

Restitution de la Réunion :

« Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Plénière »

Vendredi 12 Mai 2023 – 19h00/20h45

Grand Amphi Sciences Po

Propos introductifs

M. le Maire introduit la séance, en précisant que l'objet de la réunion est de présenter le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) et expliquer ses modalités de fonctionnement. D'autres réunions, qui traiteront plus spécifiquement des travaux suivront, telles que la réunion du 1^{er} juin sur la voie des Sacres et la réunion du 25 mai sur le secteur Renan- Romains.

L'ambition de la collectivité est d'avoir un réseau de transport plus propre, plus pratique et plus efficace. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle ligne de tramway. Les tracés envisagés permettront de conserver une desserte de transport optimale pour les usagers et de répondre aux besoins des habitants.

M. le Maire passe ensuite la parole à Mme Catherine Vautrin, Présidente de la Communauté urbaine du Grand Reims.

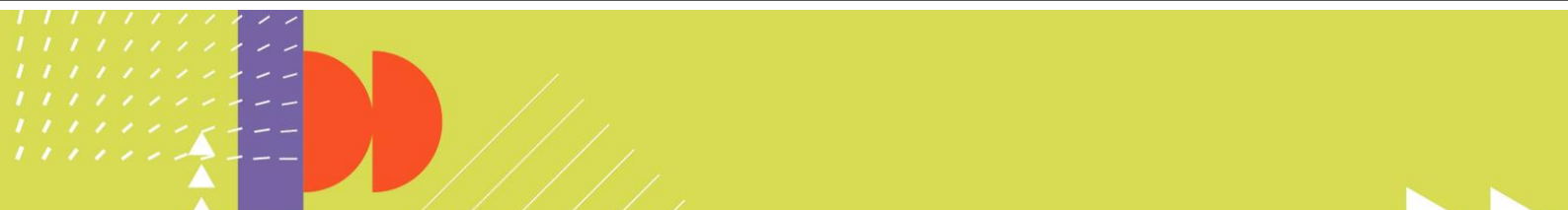
La Communauté urbaine du Grand Reims (CUGR) a la compétence transports à l'échelle des 143 communes qui la composent. La CUGR est jeune : elle a été créée le 1 janvier 2017. Elle dispose d'une offre de transports dans 16 de ses 143 communes.

Le premier sujet en ce qui concerne le transport est de travailler sur le développement du réseau.

Un autre sujet majeur est l'évolution de la qualité de l'air. La CUGR a inscrit dans sa feuille de route pour les six prochaines années : la réduction des gaz à effet de serre de 22%. Pour répondre à cet objectif, le transport est un levier. En effet, on observe un fort taux de déplacement sur le territoire. Aujourd'hui, la moitié de ces déplacements s'effectue en voiture. L'objectif est d'augmenter la part modale des transports en communs, vélos, déplacements à pied et des véhicules à faibles émissions.

La CUGR a dénoncé un contrat qui liait au concessionnaire actuel des transports publics, pour adapter son offre de transport à l'ensemble de la communauté urbaine, ceci afin que la moitié des communes ait une solution de transport dans un rayon de 1 km. Cette offre sera complétée par des modalités alternatives pour les communes rurales (co-voiturage ...)

Le nouveau réseau qui sera mis en place le 1^{er} septembre 2024, permettra d'avoir une solution mieux identifiée et plus attractive pour le territoire. La volonté de la collectivité est d'offrir des lignes avec des fréquences plus rapides et des tracés qui répondent aux enjeux urbanistiques du bassin de vie Rémois, à savoir là où la fréquentation est la plus importante. L'idée avec les BHNS est que sur chaque tracé les habitants gagnent 10 minutes de temps de trajet, avec une fréquence de passage toutes les 8 minutes. Il est aussi important d'avoir des transports fiables et accessibles à tou(te)s, avec des transports aménagés aux bénéfices des personnes à mobilité réduite et offrant plus de confort que les bus actuels. La volonté est aussi de modifier la source d'énergie du matériel roulant, notamment en évoluant vers une approche écologique.



Reims est une ville étudiante, où peu de pôles d'attractivité pour les étudiants sont desservis par des transports en communs rapides. Le nouveau tracé BHNS permettra d'offrir un moyen de transport à l'ensemble des habitants.

Le projet de mise en œuvre des deux lignes LHNS sur le Grand Reims est un investissement conséquent pour la collectivité, même si celle-ci bénéficie de subventions de l'Etat. L'étude de faisabilité du projet de ces lignes est en cours et le budget est estimé à 23 millions d'euros.

Trois idées fortes à retenir : le BHNS offre un service de transport plus rapide, plus écologique, au service de tou(te)s les habitants, avec une attractivité renouvelée, tout en respectant les habitudes d'usages.

Présentation du nouveau mode de transport : un Bus à Haut Niveau de Service

Ce nouveau mode de transport vient d'Amérique. Il a été implanté en France il y a une vingtaine d'années, principalement par des villes qui cherchaient une alternative au tramway, et un mode de transport ayant moins d'impact sur le tissu urbain.

Ce qui est important dans le BHNS c'est le haut niveau de service. En effet, le BHNS est efficace sur trois points clefs :

- L'infrastructure
- Le matériel roulant
- L'exploitation

Il offre un confort élevé (fauteuils, prises USB à bord...), un design spécifique, avec une motorisation propre. Il circule le plus souvent sur une voie réservée, avec une infrastructure dédiée et offre des arrêts mieux aménagés et identifiables. Le bus bénéficie d'une priorité aux feux pour gagner en temps de trajet, avec des amplitudes horaires plus élevées, une certaine régularité et offre une information en temps réel.

Un vecteur de transformation

Le BHNS est un outil vecteur de transformation : d'abord en matière d'accès à l'agglomération (sites touristiques, commerces...) mais il permet aussi d'inciter à l'utilisation des transports en commun.

Le BHNS permet de repenser l'ensemble des modes de déplacement dans le Grand Reims, en articulation avec les autres modes de transports, dont les modes actifs, en lien avec le stationnement, et des parkings relais implantés en extrémité de ligne.

L'idée est de décarboner pour accélérer la transition énergétique et de faire en sorte que la part des transports en commun produisant du gaz à effet de serre diminue.

Le BHNS est aussi un vecteur d'inclusion : les bus intègrent des fonctions qui permettent aux personnes déficientes visuellement d'y accéder par exemple. Il répond également aux besoins des travailleurs tardifs, avec des amplitudes horaires larges.

Améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports en commun c'est aussi regagner de la vitesse commerciale et augmenter les recettes de la collectivité. Ce projet permet également de requalifier les espaces, en accompagnant l'arrivée de ce nouveau bus avec de la végétation et des trottoirs plus larges, ainsi qu'une réfection des matériaux sur les espaces traversés. Ce projet encourage également les innovations, par un travail sur la priorité des bus aux feux, sur la billettique avec de nouveaux modes de paiements...



Un projet soutenu par l'état

Une des ambitions fortes est de couvrir l'ensemble du Grand Reims à l'horizon 2032, afin d'avoir une ligne de desserte sur chaque radiale. L'ambition est de capter les flux provenant des communes rurales et de permettre un accès à la ville centre de Reims autrement qu'en voiture.

Le phasage

Une étude a été réalisée qui a permis de retenir deux lignes : la ligne 1 qui permettra une liaison entre les projets majeurs « Port Colbert » et « Campus Moulin de la Housse », en passant par le centre-ville et la voie des Sacres.

La ligne 2 qui permettra la liaison entre le centre commercial de Cormontreuil et la gare de Reims, en passant par le centre-ville et la voie des sacres.

Une desserte vers « Croix Blandin » est envisageable après 2025 mais demande à être étudiée avec l'URCA. Une desserte vers le boulevard des Tondeurs est également à étudier plus finement et ne pourrait, en tout état de cause être mis en service avant 2027/28.

Ligne 1 - port Colbert- moulin de la housse

La ligne 1 démarre à Port Colbert avec une desserte des futurs établissements d'enseignement supérieur NEOMA et ESAD, de la rue Renan, de la place des Romains, avec un accès direct à l'arrière gare côté Clairmarais, puis il passera par Opéra Cathédrale et le conservatoire à rayonnement régional de Reims pour rejoindre le campus moulin de la Housse. Le terminus sera situé au niveau de la ligne 3 actuelle. Ce tracé couvrira 22 500 habitants à moins de 5 min d'une station et 6000 étudiants. Il desservira bon nombre de commerces et de nombreux équipements.

Les fréquences et amplitudes horaires seront similaires à celles du tramway (toutes les 7/8 min en heure de pointe et toutes les 10 min en heure creuse).

L'enjeu est de proposer moins de stations mais de les configurer environ tous les 350/400m et de faire en sorte qu'elles soient plus confortables.

Ligne 2 gare de Reims - CC. Cormontreuil

La ligne 2 partira de la gare de Reims. Elle circulera au cœur de la Place des Argonautes avec une requalification du quartier en lien avec les opérations de quartiers prioritaires en politique de la ville. Le terminus sera situé au niveau du supermarché Cora de Cormontreuil avec un parking relai aménagé.

La ligne desservira 50 000 habitants situés à moins de cinq minutes d'une station et plus de 28 000 emplois. Elle offrira un gain de temps de 5 min par rapport à la situation actuelle.

Détermination des aménagements

L'avantage du BHNS est de permettre des variations dans les aménagements : lorsque le bus circule rapidement et que sa régularité est bonne, il n'est pas nécessaire de créer des aménagements lourds pour le séparer du trafic mais on peut se contenter de couloirs d'approche et de la priorité aux feux). Lorsque sur certains axes il y a des vitesses très réduites, on a des aménagements plus lourds avec des voies réservées bus. Un travail sera mené sur chacune des lignes du BHNS afin d'opérer avec les contraintes de la voirie.



Aménagement des stations

Les stations sont conçues de manière spécifique avec un dessin sur mesure pour Reims afin de permettre l'identification des lignes à haut niveau de service : cette homogénéisation du mobilier concerne les distributeurs de tickets, l'éclairage, l'information voyageur (plan, temps d'attente), avec un mobilier qui soit accessible aux personnes à mobilité réduite. Il n'y aura pas de valideur à quai, ceux-ci seront situés dans les bus, avec des modalités de paiement élargies, notamment par carte bancaire de type openpaiement.

Un travail spécifique a été mené en lien avec la voie des sacres par l'agence Leclercq pour l'élaboration du design du mobilier.

Florian Gaulin, présente le mobilier imaginé pour les stations du BHNS : la transparence des abris a été recherchée mais aussi un ancrage local, avec des références architecturales qui marquent le territoire de Reims. L'idée est d'avoir un rappel de ces références art déco et gothique dans le mobilier.

Deux scénarios sont proposés à la population.

Le scénario 1 offre un toit en pente assez fin. La configuration de la station permet une assise des usagers côté espaces publics et côté voirie, tout en gardant un confort et un abri face aux intempéries. Ce mobilier sera déclinable en longueur et en largeur selon le contexte urbain sur tout le linéaire des lignes, ou être positionné directement contre une façade comme c'est le cas au niveau de l'opéra.

Le scénario 2 offre un toit plat et fin avec un aménagement plus modulable que le scénario 1. La jonction du toit et des poteaux pourra s'évaser pour rappeler le côté art déco. La sous-face du toit pourra être en bois, pour rappeler la tonnellerie et les fûts de champagne. Comme pour le scénario 1 ce mobilier pourra s'adapter au contexte urbain.

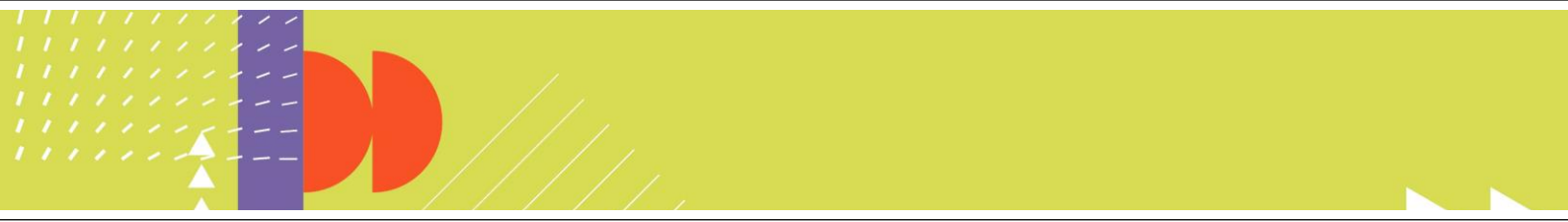
Une identité commune sera travaillée aux deux stations, avec une référence aux vitraux de la ville de Reims et à l'art déco, avec la possibilité de travailler sur le traitement de verre (verre dépoli...)

La présentation s'interrompt pour permettre aux participants de voter pour leur scénario préféré. Avec le passage d'une urne.

Les parkings relais

La présentation se poursuit sur le sujet des parkings relais. Deux parkings relais sont prévus sur les lignes de bus présentée. Le 1er sera situé sur le parking existant du centre commercial Cora de Cormontreuil. Une démarche a été amorcée avec Cora pour transformer ce parking en un espace de stationnement végétalisé, plus sécurisé et accueillant. Il offrira 250 places.

Le 2ème parking sera localisé sur le parking existant situé devant la patinoire rue de Courcelles. Le parking sans barriérage pour préserver le foisonnement avec les usagers de la patinoire et les riverains, sera sécurisé par de la présence humaine : il a été demandé à l'exploitant de mettre à disposition du personnel sur ce parking relai. Ce parking offrira des services de type conciergerie ou retrait de colis, et sera, organisé et végétalisé.



Sur ces deux parkings, des bornes de recharges électriques pour les véhicules seront installées, ainsi que des consignes à vélo et des places réservées pour le covoiturage et les personnes à mobilité réduite .

Le matériel roulant

Une étude en collaboration avec le Cerema a été réalisée afin de mesurer les avantages et inconvénients des différents type de motorisation (hydrogène et électrique). L'hydrogène est plus en investissement comme en fonctionnement cher et encore peu développé, alors que le système offre les mêmes caractéristiques que l'électrique. La collectivité a donc fait le choix de l'électrique à charge lente, avec des bus rechargés au dépôt de bus.

L'autre caractéristique de ces bus est qu'ils mesureront 18 mètres de long avec une capacité de 160 places env., entièrement accessibles aux PMR.

Le choix du bus n'est à ce stade pas encore fait, une procédure de marché public est à venir. Les élus reviendront vers les habitants quand auront été identifié des possibilités de design à l'intérieur du matériel roulant, afin de le soumettre à la concertation. Le design des bus sera commun aux deux lignes LHNS.

Le dépôt

Deux sites sont envisagés pour permettre le dépôt et la recharge des bus : Huet et Bezannes. Le dépôt sera retenu en lien avec le futur exploitant pour répondre aux contraintes de mise en service.

La réorganisation du réseau de bus vise :

- Une meilleure lisibilité du réseau, avec une fréquence, une amplitude et une qualité de services renforcées.
- Une amélioration de la desserte globale, notamment dans les quartiers de Reims et les communes alentours.
- Un apaisement du centre-ville, avec une diminution du trafic de transit sur la voie des sacres.
- Une meilleure articulation entre les différents modes de transports (tramway, bus, TER, vélo...) au sein du grand Reims, avec de nouvelles lignes express notamment.

Calendrier

Le démarrage des travaux aura lieu courant 2024 pour une mise en service en 2025.

Sur le choix du matériel roulant, la collectivité reviendra vers les participants début 2024, afin de choisir ensemble le design de celui-ci.

Dans le cadre de la concertation, aujourd'hui était la 1 ère série de réunions sur le BHNS. La prochaine réunion, se tiendra sur le secteur Renan/Romains le 25 mai. Le 1^{er} juin, une réunion spécifique sur la voie des sacres aura lieu.

Un dispositif complet a été mis en place afin de permettre aux personnes qui ne peuvent être présentes aux réunions de s'exprimer, avec une enquête en ligne sur le site du Grand Reims.

Synthèse des propos recueillis

« Le BHNS est certainement la meilleure solution, intermédiaire au tramway qui est cher et aux bus qui sont lents. Les tracés des lignes sont certainement les plus adaptés. Une petite inquiétude cependant : il était écrit dans la presse que 70 % seraient en site propre, ce qui semble insuffisant sur certains parcours comme Chanzy ou Gambetta et l'on ne voit pas comment faire passer deux voies de bus, tout en maintenant la circulation. Il faudrait que le maximum de kilomètres soit en site propre, pour éviter de bouchonner. Autre point : il faudrait offrir au maximum la priorité aux bus afin que ceux-ci soient le plus rapide possible. »

Réponse de Mme la présidente :

- La réunion sur la voie des sacres et donc sur le tracé se tiendra le 1^{er} juin.
- Nous travaillons avec l'urbanisme que nous connaissons et à certains endroits cela ne fonctionne pas car les largeurs de rues sont trop étroites. Certains commerces souhaiteraient des trottoirs plus larges et des possibilités d'extension pour des terrasses. Nous devons intégrer aussi du stationnement. Il s'agit de regarder ensemble les possibilités mais aussi de conjuguer avec toutes ces contraintes.
- Effectivement, il y a une vitesse commerciale à observer, l'attractivité des BHNS est le gain de temps, mais notre responsabilité envers nos enfants au regard de l'environnement dépend de notre capacité collective à faire évoluer nos modes de vie. Si l'on prend l'exemple de Strasbourg ou de Dijon, la voiture, ce n'est pas autorisée partout en centre-ville. La priorité du bus aux feux sera un élément majeur pour assurer un gain de vitesse commerciale.
- Petit rappel : le tracé de la ligne sur un trajet très touristique permettra d'optimiser la vitesse de visite de la ville pour les touristes.

« J'utilise beaucoup le vélo, ces voies de bus seront partagées avec les vélos ? »

Réponse de M. PY :

- Cela dépendra de l'emprise et de la largeur des voies, mais si une voie spécifique pour les vélos n'est pas envisageable sur certaines sections, on cherchera à élargir la voie bus pour éviter tout conflit vélo - bus.
- Le plan Reims à vélo, est en parti situé sur ce tracé BHNS, donc ce projet est l'occasion d'améliorer les parcours vélos sur Reims.

« Ces bus auront-ils la même largeur que les bus existants ? C'est un point clef pour le partage de l'espace. Autre point : est-on en mesure de dire qu'il n'y aura plus de voitures sur la voie des sacres ? »

Réponse de M. PY :

- Le futur matériel roulant sera éventuellement moins large que les bus classiques, mais en tout cas pas plus large. Le sujet n'est pas encore tranché.

Complément de réponse de Mme la présidente :

- Ce point fera partie des choix de bus, si le bus est plus étroit il faudra veiller à l'accessibilité des usagers.
- Sur la question de la circulation sur la voie des sacres, on ne peut pas dire qu'il n'y aura plus de voitures, la réunion publique de restitution du projet est prévue au 1^{er} juin 2023.

« Et d'un point de vue sécuritaire et tranquillité ? On n'a pas été informés qu'une ligne passerait en face de chez nous sur le secteur Pingat. Les bus passent en continue, avec le covoiturage et cela pose des soucis de sécurité. »

Réponse de Mme la présidente :

- Lors de la réunion du 25 mai prochain, nous parlerons de votre secteur.
- Sur la question des usages, on est attentifs à la nécessité d'améliorer la sécurité. Nous avons eu une discussion avec la SNCF sur la question du parvis de la gare, avec l'installation d'un système de vidéo-surveillance. Il y a un vrai sujet de citoyenneté, sur lequel on doit travailler collectivement et de manière spécifique pour la collectivité et les forces de police à travers une verbalisation. Un travail est mené tous les mois avec CITURA : dès qu'il y a un conflit avec un usager, un rapport est demandé à CITURA.

« Ce qui m'intéresse c'est le confort des BHNS, c'est un élément important pour l'attractivité des bus. Celui-ci est palpable au niveau de la suspension du bus, et vital aux heures de pointe. Ce qui m'inquiète c'est que l'on parle des mêmes dimensions et capacités des bus que ceux actuels. »

Réponse de Mme la présidente :

- Un benchmark a été réalisé en amont du choix du matériel roulant, notamment au Havre, à Metz.
- Nous avons eu l'opportunité de voir des bus récents avec un meilleur confort que nos bus actuels.
- Le confort concerne aussi les aménagements d'espaces publics, en particulier en évitant de réaliser des ralentisseurs type plateaux surélevés dont les rampants sont trop pentus, pour éviter d'être secoués.

Complément de réponse de M. Bedek :

- L'ingénierie au niveau de la voirie sera étudiée pour proposer des aménagements les plus confortables possible.
- Sur la question de la sécurité, CITURA a un accord avec la police nationale et municipale et en cas de problèmes, ils interviennent aussitôt. On devrait les encourager pour le travail fourni et leur efficacité.
- Autre point : les bus seront également climatisés.

« Sera-t-il possible de valider à l'extérieur des bus, pour les PMR ? »

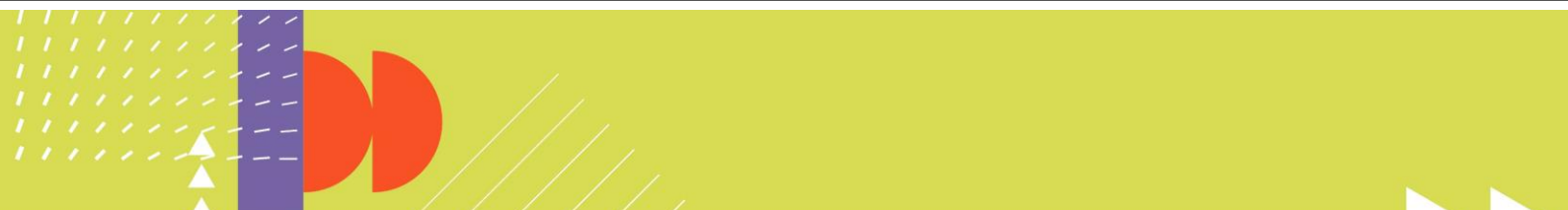
Réponse de Mme la présidente :

- la validation sera prévue surtout dans les bus, mais nous pouvons étudier la possibilité de validation des titres de transport à l'extérieur des bus pour faciliter l'accessibilité PMR.

« Si les personnes aveugles sont identifiables, le problème sont les personnes très mal voyantes qui souhaitent se déplacer avec la discrétion et l'autonomie la plus grande. Ces personnes ont besoin d'être rassurées sur l'heure d'arrivée du bus. Y aurait-il la possibilité d'offrir ces indications à ces personnes ? »

Réponse M. Bedek :

- Une sonorisation pour les personnes malvoyantes sera demandée dans le cahier des charges du futur prestataire.



« Les nouveaux abribus doivent coûter une fortune : peut-être faudrait-il les réserver pour la voie des sacres. Pour les autres arrêts, cela ne dérangerait pas d'avoir le même design que les autres arrêts de bus. Il y a des abris bus aux toits végétalisés sur Clairmarais qu'on pourrait réutiliser. Sera-t-il possible de mettre des vélos dans le bus ? Le parking relais Huet semble petit. Les voies réservées vont attirer vélos et trottinettes sur la voie des bus. »

Réponse de M. Bedek :

- Si nous pouvons réutiliser les abris existants ailleurs, nous le ferons
- L'objectif pour les lignes LHNS est de bénéficier d'une ligne de mobilier urbain ayant une identité spécifique, mais si à certains endroits ce n'est pas utile, on ne le fera pas pour ne pas dépenser de l'argent inutilement.
- Sur les parkings relais, l'agrandissement éventuel sera étudié en fonction de l'usage.
- Sur la question du vélo : le vélo se développe, avec les risques inhérents et malheureusement on ne les empêchera pas. On peut cependant mener des actions de sensibilisation. Pour les vélos dans les bus, lors du choix du futur concessionnaire on essaiera de privilégier un système permettant de transporter quelques vélos.

« A l'occasion de la réunion du 1^{er} juin, pourra-t-on donner son avis sur la localisation des arrêts de bus, plutôt que sur le seul tracé ? »

« J'ai assisté au plan de valorisation du patrimoine : il s'agit de renforcer la centralité commerciale plutôt que de l'éteindre. Si on nous supprime le stationnement, on court un risque. Il y a un besoin de stationnement en surface pour les commerces et services »

« Y a-t-il un gain de vitesse commerciale avec la distanciation entre les arrêts ? Ce sera une perte de temps pour se rendre d'un arrêt à l'autre. Pour le parcours entre la cathédrale et la basilique St-Rémi, il ne sera pas possible de faire la navette directe ? »

« Ma compagne a fait un AVC et ne peut plus se déplacer rapidement : quelles vont être les distances pour se rendre à l'arrêt entre opéra et venise. Autre question : La vitesse des bus actuelle est limitée à 30 km /h, si le BHNS va plus vite comment fait-on en tant que riverains pour assurer sa sécurité ? »

« Les bus seront ils déviés lors d'événements particuliers ou ponctuels ? »

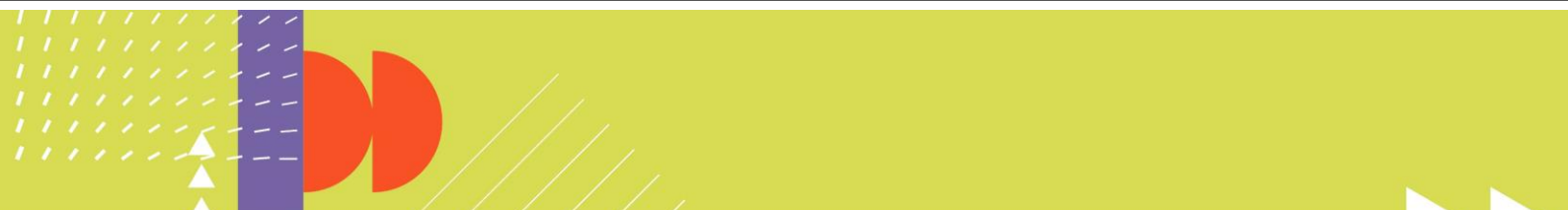
« Sur le taux de remplissage : est-on en capacité d'évaluer celui-ci en fonction des horaires et de la fréquence des bus ? »

« Les arrêts de bus seront-ils assez larges pour les personnes en fauteuil ? »

« Dans quelle mesure ces nouvelles lignes de bus permettront de limiter la saturation de certains axes et s'articuleront avec le réseau existant. »

Réponse de Mme la présidente :

- Les arrêts de bus : il y aura une concertation finale sur leurs localisations, mais c'est un sujet compliqué. Ils seront accessibles PMR.
- Les distances : Il y a aura bien des arrêts de bus entre Cathédrale et Basilique St Remi.
- Le stationnement : il n'a jamais été question de supprimer totalement la circulation ni le stationnement sur la voie des sacres.

- 
- La vitesse commerciale : on parle de vitesse moyenne. Celle des bus est de 14-15 km/h actuellement. Si on rationalise la circulation (avec la priorité aux feux...), on peut aller un peu plus vite.
 - En ce qui concerne la suggestion d'une navette entre la cathédrale et St Rémi : celle-ci existe déjà, elle s'appelle city bus.
 - Les déviations lors des événements : il pourra y avoir ponctuellement des déviations, mais cela restera occasionnel.
 - Le taux de remplissage et la saturation : l'étude de faisabilité et de définition des tracés des lignes de bus a été réalisée en fonction des endroits où il y a le plus de monde, avec le taux de remplissage le plus élevé, ce qu'on appelle une ligne forte, et l'on a travaillé sur ces axes précisément parce qu'ils assureraient un taux de remplissage maximum. Nous devons progresser sur l'offre de transport, pour répondre à l'attractivité notamment auprès de étudiants.
 - Les bus seront adaptés aux personnes à mobilité réduite
 - Le réseau de bus global va être étudié par le futur concessionnaire des transports publics pour assurer un service public optimal, éviter la saturation de certains axes, et assurer une vitesse commerciale et donc des dessertes rapides.

M Bedek conclut la séance et dévoile les résultats du vote :

Le scénario n°2 a obtenu 21 votes.

Le scénario n°1 a obtenu 48 votes.

Le scénario n°1 est donc retenu.