



Restitution de la Réunion :

« LHNS

Secteur Rue Renan et rue des Romains

Echanges autour des propositions d'aménagement »

Jeudi 25 mai 2023 - 18h30 /20h-30

Salle municipale Saint Thierry

Propos introductifs

Ouverture par M. Claude GACHET, Adjoint aux Territoires, aux Travaux et aux aménagements publics, Stationnement et circulation

M. Claude GACHET a expliqué que cette réunion était prévue en deux grands temps avec une présentation du principe de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), puis un focus sur les aménagements d'espaces publics de la rue Renan et de la rue des Romains à discuter ensemble dans le cadre de la concertation.

M. Patrick BEDEK, vice-président du Grand Reims délégué aux transports, Maire de Cernay lès Reims

M. Patrick BEDEK a ensuite précisé que ce projet était acquis sur la forme, mais qu'il pouvait encore évoluer sur le fond : les arrêts, leur organisation... Le but est de desservir le maximum de gens sur ces lignes de bus presque équivalentes au tramway, toutefois plus rapides, avec une fréquence améliorée, sur des axes nouveaux actuellement assez mal desservis.

« Nous n'aurons peut-être pas toutes les réponses à vos questions mais nous les noterons ce soir pour les intégrer dans le projet. »

M. Patrick BEDEK a précisé que le choix de l'opérateur qui prendra ce service de transport en commun en 2024 est encore en cours de décision.

Présentation du sommaire de la réunion

Mme Gwenn LAMANDE de l'agence de concertation Traitclair, est intervenue ensuite pour présenter le sommaire de la réunion :

- 1) Généralité sur le BHNS (définition)
- 2) Périmètre des échanges : deux secteurs sont portés à concertation
 - a. Secteurs bénéficiant d'interventions légères
 - b. Secteurs sur lesquels des interventions plus lourdes sont prévues (rue des Romains et rue Renan)
- 3) Etapes suivantes

Généralités sur le BHNS

M. Laurent PY, directeur des mobilités et des transports au Grand Reims a pris la parole pour introduire le concept de BHNS. Il s'agit d'un nouveau mode de transport qui va apparaître à Reims. On développe actuellement le transport à la demande ainsi que le covoiturage. Le BHNS est un mode de transport qui se situe entre le tramway et le bus. C'est un système moins lourd et plus souple que le tramway, moins impactant sur les espaces traversés mais efficace. On recherche la qualité du service avant tout. On apporte un nouveau service avec plus de capacité, plus de ponctualité, de rapidité et de confort.





Qu'est-ce qu'un BHNS ? M. Laurent PY a expliqué qu'il s'agissait d'un bus avec un confort intérieur amélioré. Ces bus ont bien souvent une identité spécifique en termes de design, une motorisation propre (ici choix de l'électrique). Le BHNS bénéficie aussi souvent d'une voie qui lui est réservée pour échapper à la congestion routière aux niveaux des feux. Les arrêts disposent de l'information voyageurs en direct, et d'un design homogène sur toute la ligne. D'autres avantages existent avec ce moyen de déplacement, tel que la priorité aux feux, ou encore des plages horaires de passage élargies, avec une fréquence proche du tramway. Les informations des horaires fournies sont de qualité dans les bus et à l'extérieur aux arrêts, et des distributeurs automatiques de titres de transport sont présents à tous les arrêts.

Le BHNS, fait l'objet d'une certaine exigence de qualité. C'est un outil de transport, mais également un vecteur de transformation urbaine qui permet d'accéder au cœur de l'agglomération depuis les communes du Grand Reims, avec des systèmes de parkings relais. Le projet de BHNS fait partie intégrante d'une politique de mobilité ambitieuse en lien avec tous les autres modes de transports (vélo, marche...), qui permet d'accélérer la transition énergétique du parc de bus (des bus au gaz sont déjà présents sur le Grand Reims). Des infrastructures de charges électriques seront mises en place, pour assurer le déploiement d'un parc de véhicules '0 émissions', avec des bus décarbonés, moins bruyants et surtout moins polluants.

M. Laurent PY a précisé que ce projet intégrait aussi l'inclusivité des Personnes à Mobilité Réduite. Les BHNS ont des équipements modernes et sont pensés pour tous type de handicaps : visuels, mentaux... En termes d'inclusion, les horaires élargis permettent aussi aux personnes travaillant en horaire décalé hors centre-ville de Reims d'accéder à leur travail et de rentrer à domicile facilement de manière directe et rapide, mais aussi d'accéder à l'emploi. Enfin, améliorer la vitesse des transports en communs attire de nouveaux clients : il faut que le modèle soit plus efficace que la voiture pour être attractif. L'implantation du BHNS permet également de penser la requalification des espaces : on peut repenser certaines places et rues pour améliorer le cadre de vie (végétal, matériaux, éclairage..).

Le projet de BHNS a été subventionné par l'Etat en 2021 dans le cadre de l'appel à projet pour les transports en commun en site propre. D'abord, 2 lignes qui vont se mettre en place d'ici 2025 ont été imaginées. D'ici 2032, l'objectif est d'avoir une solution de transports en commun sur toutes les radiales, avec des parkings relais pour donner une alternative à 'l'autosolisme'.

Des études ont été réalisées avec le concessionnaire actuel des transports publics et un bureau d'études spécialisé en infrastructure de transport : Dans un premier temps, la ligne 1 (Port Colbert - Campus Moulin de la Housse), pourrait être prolongée vers le secteur de la Croix Blandin après 2025. La 2^e ligne correspond à la ligne 2 actuelle : de la Gare de Reims à Cormontreuil.

La ligne 1 partira de Clairmarais (terminus au parking de la patinoire Albert 1er) ; puis empruntera la voie nouvelle à travers XPO sur le secteur du Port Colbert ; la rue Pierre Maitre (campus Neoma et ESAD) ; la Rue Renan ; la rue des Romains ; la rue Boyer ; la gare côté Clairmarais via la rue de Pingat (où sont situés de nombreux établissements scolaires) ; puis Bd Roederer et rue du Gal Estienne, vers la Voie des Sacres ; la place des Droits de l'homme puis la rue des Crayères, avec un terminus au campus Moulin de la Housse. Il desservira environ 6000 étudiants, ainsi que de nombreux service. 22500 habitants seront à moins de 5 minutes d'une station. La ligne 1 sera en service de 5h à 23h30 du lundi au jeudi, et jusqu'à minuit et demi du vendredi au dimanche. En moyenne, il aura 7 minutes de fréquence en heure de pointe et 15 minutes en soirée.





La ligne 2 partira de la gare, empruntera la Voie des Sacres, puis rue de Venise, bd Wilson, au cœur du quartier des Argonautes, puis jusqu'au Cora Cormontreuil avec un parking relais. Cette ligne aura les mêmes horaires et fonctionnement que la ligne 1. Environ 150 places de stationnement sont prévues pour le parking relais.

Périmètre des échanges

Mme Agathe LAVAL, directrice de la Fabrique des espaces publics au Grand Reims et Audrey HILALI, responsable de secteur ont ensuite pris la parole pour préciser le périmètre des échanges. La ligne LHNS 1, passe par le secteur situé entre la rue de Courcelles et le bd Charles Arnould.

Au niveau du carrefour entre rue Pingat et rue de Courcelles, de nouvelles stations seront implantées. Les aménagements prévus sur la rue Pingat seront légers (marquage au sol), mais aucun travail de reconfiguration dans cette rue n'est nécessaire. L'idée est de donner plus de place aux piétons et d'assurer les fonctionnalités de l'hôtel existant. Il sera également question de végétaliser et d'apporter de la fraîcheur selon les possibilités techniques. Sur la 2^e partie de la rue Pingat, deux stations de BHNS sont également prévues, au niveau des arrêts déjà existants.

Sur la rue Gaston Boyer, aucune modification n'est prévue, sauf l'implantation de stop sur le carrefour de la rue du Mont d'arène pour donner priorité au BHNS.

Secteur sur lesquels les interventions sont plus lourdes : rue Ernest Renan et rue des Romains

Le secteur concerné par les interventions lourdes est celui du cœur de quartier, accroché à des axes importants (Bd Charles Arnould et rue de Courcelles). La rue Renan en revanche concentre plutôt un flux de quartier. Ce secteur est situé à proximité du secteur Port Colbert en devenir ; il y a sans doute là une possibilité de marge de manœuvre pour réfléchir collectivement à l'aménagement des espaces publics et aux futurs usages possibles sur ce secteur. Le passé industriel marque également le secteur au niveau de la rue des Romains, on y trouve par exemple une cheminée qui sert de repère dans le paysage urbain.

La trame végétale est assez dense dans ce secteur de faubourg en cœur d'îlots, mais l'espace public est plutôt aride. Au niveau de la coulée verte, la densité végétale est importante. Rue des Romains par exemple, il y a une trame d'arbres plantés il y a maintenant quelques années, ce qui représente un atout. En revanche la rue Renan est très minérale. Les arbres sont situés sur le domaine privé, mais une fois développés ces arbres à travers leur houppier participent à l'ambiance végétale sur l'espace public. Concernant les emprises d'espaces verts sur le site d'étude, on trouve des aménagements assez vieillissants. Vers la maison de quartier Clairmarais, il existe aussi un espace vert.

Au sujet de la circulation et des déplacements, on constate une bonne desserte en transports en commun dans le secteur ce qui est un atout, mais celle-ci reste perfectible. C'est pourquoi le BHNS projeté passe par ce secteur. L'axe Reims à vélo emprunte le Bd Charles Arnould et se poursuit ensuite au niveau du quai Brébant vers le centre-ville. La rue de Courcelles est structurante, notamment car elle concerne tous les modes de déplacements. Le secteur de projet n'est pas optimal en ce qui concerne l'accessibilité piétonne: on peut noter des petits trottoirs peu confortables et des carrefours insécures. Certaines rues ont toutefois été récemment aménagées.

Concernant le stationnement, aujourd'hui, sur la rue des Romains, il y a plusieurs places de stationnement,





mais le tissu de faubourg est constitué de telle façon que toutes les habitations n'ont pas de garage, ce qui entraîne une certaine pression au niveau du stationnement sur le secteur. Dans ce secteur en devenir, côté port Colbert, on trouve environ 1 400 places de stationnements sur les espaces publics, à 10 minutes à pied depuis la rue des Romains, et environ 2 000 places privées (entreprises et logements). Une importante majorité des stationnements sont gratuits (75%). Le parking Effia, lui, possède 855 places près de la gare ; On retrouve également 4 Zen Park dans le secteur.

Au sujet des usages, on constate que la placette rue des Romains est monofonctionnelle, pour autant positionnée en cœur de quartier, elle propose quelques assises ; il s'agit d'un petit lieu de vie, qui est encore surtout utilisé comme parking. On note également la présence du bibliobus, d'une station Zebullo et d'un espace d'affichage libre. Les aspects positifs de la rue des Romains sont les suivants : une certaine attractivité du secteur à travers des services et des commerces, un flux piéton relativement important, un patrimoine végétal présent mais avec une palette végétale peu développée, des stationnements.

Les points négatifs de cette rue sont les suivants : un mobilier urbain vieillissant et parfois dégradé et qui n'est pas aux normes (ni cohérent avec la charte des espaces urbains de la Ville). La présence d'un affichage publicitaire imposant, qui représente un obstacle pour les cheminements piétons. Les revêtements au sol sont dégradés. On constate également que les PMR ont des transitions complexes d'altimétrie, ce qui est accidentogène. Il y a enfin un arrêté de péril sur une maison qui condamne un arrêt de bus.

Enjeux sur la rue des Romains :

- Nécessité d'aménager la rue pour créer l'infrastructure nécessaire au passage du futur BHNS et installer les stations.
- Aspect lieu de vie et espace de proximité : quels usages pour sur ce lieu ?
- Tous les modes de transports sont à prendre en compte, y compris vélo, les PMR, la voiture et le stationnement
- Végétation : la stratégie nationale, et celle de la Ville de Reims, s'orientent vers une réconciliation entre la ville et la nature.

A travers ce cadre les aménagements d'espaces publics doit privilégier des projets qui permettent de retisser des corridors verts depuis les limites agricoles de la ville à travers les faubourgs vers le centre-ville. L'idée est de proposer des zones de fraîcheur, des espaces supports de biodiversité et une continuité de la trame brune via une perméabilité des sols. Une réflexion est en cours avec le plan « pluie » du Grand Reims qui oblige à tenir compte de la perméabilité des sols et de la gestion des eaux pluviales in situ.

- Améliorer l'attractivité et la lisibilité des commerces et services.

Pour l'aménagement de la rue Ernest Renan, on observe actuellement 2 configurations selon le tronçon. Près de Charles Arnould, la rue mesure 14m70 de large. On profitera du BHNS pour reconfigurer cette partie : 2m de largeur pour les trottoirs de chaque côté, 7m50 au centre pour BHNS/ voitures / vélos présence de stationnements et arbres et implantation d'une bande d'espace verts d'1m50 côté Métro, pour récupérer les eaux de pluie de la chaussée. La voirie sera mixte, voitures et bus pourront rouler ensemble. On recréera également des places de stationnements. On envisage de mettre en œuvre des pavés et un enrobé drainant pour infiltrer l'eau de pluie.

« Une personne du public a demandé si actuellement les bus circulent dans 2 sens. »



Réponse formulée : C'est effectivement le cas.

La 2^{ème} séquence de la rue Renan est celle accrochée vers rue de Courcelles : la largeur de façades à façades y est plus réduite, avec 12m50 de largeur de la rue. La chaussée sera agrandie à 7m80 (car séquence en courbe), et le trottoir à 2m25, le stationnement aura une largeur de 2m50 et 2m de trottoir sont prévus de l'autre côté de la voie. Près de l'ancienne église, la largeur de la voirie est trop étroite pour le cumul des fonctions : le stationnement sera donc supprimé à cet endroit. Il est proposé d'optimiser le stationnement pour qu'il soit en épi plutôt que le long de la route, afin de regagner des places.

Bilan avant / après projet rue Ernest Renan:

	Actuel	Avec le BHNS
Stationnement	69 places + 1 arrêts minute + 1 place PMR + 1 aire de livraison	50 places
Espaces verts	0 arbre	26 arbres + 330 m ² de noues plantées
Cycles	Pas d'aménagement	Marquage par chevron sur chaussée 583 mètres
Site propre Bus	Pas d'aménagement	Pas de site propre

« Une personne du public est intervenue pour relever le fait que le marquage par chevron n'était pas une piste cyclable.

Une autre personne a demandé quelle partie entre l'église et la police municipale était exactement concernée. »

En réponse, il a été précisé que la configuration actuelle serait conservée autant que de possible en ce qui concerne les chevrons. Les stations BHNS reprendront les arrêts de bus actuels. La séquence concernée par la suppression du stationnement est la séquence qui longe le bâtiment bailleur social en surplomb du domaine public.

« Une personne du publique a demandé s'il y aurait une extension du trottoir de 2m ? »

En effet, une extension est prévue sur toute la rue, au minimum tout du long de chaque côté, avec un élargissement sur certains endroits.

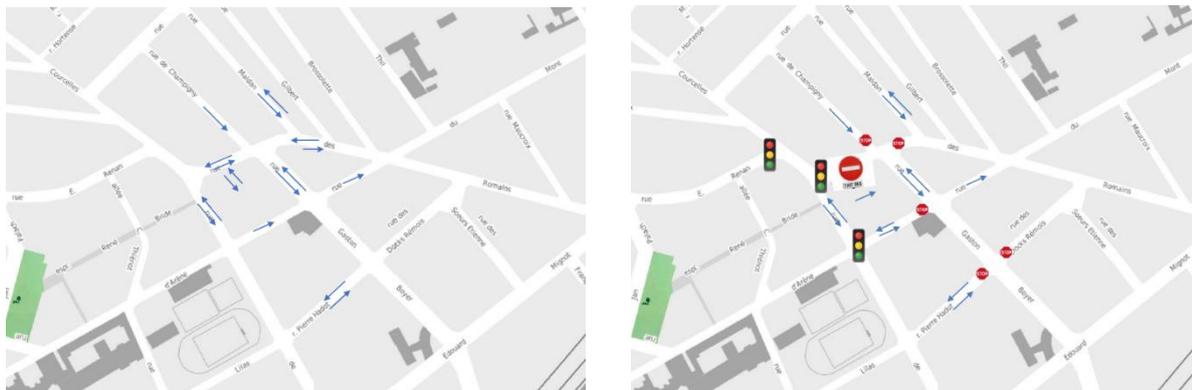
Au niveau de la rue des Romains : plusieurs hypothèses sont proposées mais certains invariants sont partagés sur tous les scénarios :

- Simplifier le carrefour entre les rues Romains, de Champigny et Gaston Boyer
- Affirmation de l'axe principal rue de Courcelles et implantation de carrefours à feux
- Recomposition du plan de circulation et de la répartition des modes de déplacements sur le site
- Distinction des flux bus et voitures
- Position des arrêts à définir rue Boyer ou rue des Romains
- Requalification des matériaux et des mobiliers

Au niveau du profil rue des Romains, la configuration prévue n'est pas très modifiée sur les emprises. La circulation sera réservée aux bus. Les arrêts minutes et les aires de livraisons seront reportées de l'autre côté de la rue.



Zoom sur la circulation actuelle et invariants futurs, rue des romains



Dans la configuration future, la rue de Courcelles est prévue avec l'aménagement de carrefours à feux. La rue du Mont d'Arène, elle, est en double sens de circulation. Le parking de la rue des Romains sera accessible depuis rue Gaston Boyer et la rue de Courcelles. Plusieurs stops seront aussi implantés pour laisser la priorité aux bus.

Pour l'instant les arrêts de bus restent identiques vers la gare, mais dans l'autre sens, idéalement, ils seraient installés en vis-à-vis (mais demeure toujours le problème de la maison en arrêt de péril).

Rue des Romains, 3 scénarios sont prévus :

- 1) Le parking planté : privilégie le stationnement, c'est avant tout un espace minéral. Peu de modification sont apportée au végétal et aux usages (quelques ponctuations de végétation seulement). Peu de place réservée pour les piétons dans ce scénario. Les espaces plantés avec les assises restent identiques à l'existant.
- 2) Le scénario compromis : les places de stationnement sont conservées, mais dans les interstices on végétalise plus. Pour les piétons, on travaille l'épaisseur plantée avec des assises et des cheminements plus confortables. Ce n'est pas optimal pour la végétation et les piétons, mais c'est un scénario plus confortable et plus perméable.
- 3) Le scénario jardin : Ce scénario propose davantage d'usages et plus de végétation. Le stationnement est diminué (une seule bande côté commerces est conservée). On crée un petit jardin. L'espace peut devenir une place de quartier à certains moments de l'année lors d'éventuels évènements. On peut imaginer un usage sans stationnement par moments, avec une gestion par bornes. On imagine y implanter des aménités simples et de proximité.

Au sujet du stationnement, l'idée est d'optimiser au maximum, on étudie le plan de circulation sur un secteur élargi, pour modifier le sens de certaines rues et éventuellement les modifier en sens unique afin de retrouver des linéaires de stationnement. Le sujet est en cours de réflexion. La collectivité explore des pistes par exemple pour conventionner avec des propriétaires privés ou racheter des parcelles qui pourraient être transformées en parc de stationnements. La réglementation du stationnement est aussi en réflexion. On cherche aussi si des espaces aujourd'hui végétalisés, mais dégradés, pourraient devenir des stationnements avec des revêtements poreux (en conservant les arbres), mais ce n'est pas la solution idéale. L'évolution du Port Colbert est une opportunité, la mutation du secteur permettra de retrouver du stationnement, complété par report modal.



Synthèse des propos recueillis

Facilitation et régulation des échanges par Gwenn Lamandé, de l'agence Traitclair.

« Pourrait-on revenir sur la jonction entre la rue des Romains et la rue de Courcelles : quel impact y aura-t-il sur les commerces ? Quelle est la durée estimée des travaux devant les commerces ? »

Réponse apportée :

- La durée de travaux est séquencée sur différents tronçons.
- En ce qui concerne la rue Ernest Renan, des fouilles archéologiques sont prévues début 2024, et les travaux se poursuivront jusqu'à début 2025.
- L'enjeu est de permettre la circulation du bus BHNS pour septembre 2025.
- Le calendrier des travaux dépendra aussi du scénario choisi pour la place des Romains (au moins un an si les services de l'état prescrivent des fouilles archéologiques).
- La circulation rue de Courcelles sera maintenue au maximum et les travaux du carrefour seront phasés.

« Sur tous arrêts de bus actuels, le bus se rabat sur le trottoir, en coupant les aménagements cyclables. Quelle sécurisation des vélos sera prévue ? Est-ce que des quais franchissables par les vélos seront implantés ? Un passage derrière les arrêts ? »

Réponse apportée :

- Cette configuration n'a pas été retenue. Elle a été expérimentée à Reims (avenue de Paris), mais n'a pas été concluante du point de vue des utilisateurs. Il existe un problème de croisement des flux vélos avec les flux des piétons qui attendent le bus. Les pistes cyclables contournantes sont possibles quand il y a de l'espace, ici c'est trop contraint, notamment avec les sorties de maisons.

« Qui va décider et quand entre les 3 scénarios présentés ? »

Réponse apportée :

- Aujourd'hui, des échanges sont en cours : l'objectif est de recueillir les remarques de la population sur tous les scénarios proposés : notamment les éventuels points de blocages, les souhaits liés au quotidien...
- Ensuite, on fera évoluer les scénarios avec toutes ces informations recueillies.
- Monsieur le Maire arbitrera pour le choix du scénario définitif.
- La collectivité reviendra en septembre pour présenter les conclusions.

« Comment faire part de nos remarques ? »

Réponse apportée :

- Lors de la présente réunion, il est possible de reprendre scénario par scénario. C'est le moment d'exprimer les remarques justement.
- Il est également possible de donner son avis sur le site internet de la Ville de Reims – portail usager.
- En septembre on vous dira ce qu'on aura pu retenir ou pas, en toute transparence.

Un habitant du secteur Clairmarais est intervenu pour poser une question sur le bâtiment en péril. *« Le passage du bus va-t-il améliorer la prise de position vis-à-vis de ce bâtiment ? C'est une gêne pour le passage piéton actuel. Le trottoir est bouché par des barrières, et il faut passer de l'autre côté. Le dossier traîne maintenant depuis des années. »*

Réponse apportée :

- Effectivement ce bâtiment est un problème. Les négociations sont en cours pour régler la situation. On cherche une solution pour pouvoir implanter la station à cet endroit.



Concernant le scénario 3, une personne est intervenue pour évoquer une réflexion personnelle : cette personne trouve ce scénario sympathique, *« mais aujourd'hui qui occupe les places assises ? Il faut éviter les rassemblements. Si un scénario 3 avec un square est retenu, il faut faire en sorte de ne pas avoir trop de places assises car ce sera squatté. »* Il a dit préférer le stationnement comme aujourd'hui plutôt qu'une place squattée.

Une personne est intervenue pour dire qu'elle n'était pas d'accord avec la remarque précédente, car elle est *« au contraire d'accord pour davantage de végétalisation et de places assises, c'est mieux pour tout le monde. »*

Réponse apportée :

- Les avis seront pris en compte dans le choix du scénario. Le curseur est à placer selon les réactions des habitants.

« Où seront les futurs arbres ? Il y en a déjà. »

Une autre personne a répondu qu'au contraire *« il n'y en a jamais trop. »*

Réponse apportée :

- Les arbres existants seront conservés, mais pas forcément les arbustes. Si le scénario 1 est retenu, la végétation basse sera transformée pour proposer une ambiance plus agréable et colorée, et qu'elle évolue au fil des saisons.
- Pour le scénario 2, le vide minéral actuel sera végétalisé : une sorte d'épaisseur verte entre le futur site propre bus et le parking sera implantée.
- Pour le scénario 3, l'épaisseur plantée devient plus généreuse, avec une palette végétale variée : arbustes, vivaces...

Une personne s'est dit ravie de l'implantation d'un BHNS. En revanche, étant cycliste, elle est déçue *« que sur le trajet de cette ligne il n'y ait pas de pistes cyclables individualisés. Sur la rue de Courcelles, entre les promenades et la rue des Lilas il est actuellement dangereux de passer en vélo, car les voitures roulent très vite. Quels aménagements sont prévus ? »*

Réponse apportée :

- Le site n'a pas la place suffisante pour sécuriser les vélos car les voiries ne sont pas assez larges dans le quartier. On doit suivre les normes du CEREMA pour permettre une fluidité entre vélo et bus.
- La difficulté de l'exercice, c'est qu'avoir plusieurs fonctions au même endroit nécessite des choix.

« Sauf que les vélos utilisent les trottoirs à la place, ce qui engendre des conflits avec les flux piétons... »

Réponse apportée :

- Il faut que tout le monde se sente en sécurité.
- Sur la rue de Courcelles, où il y a des bandes cyclables, par endroits les chevrons sont maintenus (près du club de sport notamment) sinon les voitures roulaient dessus.
- Ce sont des compromis. La collectivité réalise des aménagements dans le quartier pour développer le vélo, mais le réseau Reims à vélo, qui massifie les flux, passe le long du quai sur bd Arnould. C'est là qu'on va mettre la plupart des aménagements les plus sécurisés, on veut inciter à rouler le long de l'eau.

Une personne qui habite au niveau du rond-point Palach et Ernest Renan se demande si *« toute la route va être fermée durant un an, ou ce sera simplement une portion de route ? Comment feront les riverains pour rentrer chez eux ? »*

Réponse apportée :

- Il y aura forcément un phasage des travaux, on ne fermera pas sur toute la largeur de la rue. Le phasage n'est pas encore défini, cela dépendra des prescriptions liées aux fouilles. On fera le nécessaire pour créer le moins de gêne possible.





Une personne est intervenue pour évoquer sa préférence pour le scénario 3. *« Il y a un manque d'espace vert dans le quartier. »* Pour le stationnement, il se demande si on va aménager la zone près du Métro sous les hangars. *« Il y a aussi une sorte de route près du Aldi, il y aurait ici de la place pour faire un parking. Il faudrait aussi des abris vélos fermés. Sur le parking Renan-Courcelles, on pourrait moderniser les murs avec du street art ou des trompe l'œil. »*

Réponse apportée :

- M. Alain Bertolotti a expliqué au sujet du stationnement que cette proposition fait partie des pistes suivies.
- La collectivité a la main sur des évolutions tels que les changements de circulations, ce qui peut se faire vite.
- Toutefois le travail d'identification de poches de stationnements, pour la plupart privées, ce sont des négociations avec les propriétaires, il faut faire des conventions. Les discussions se poursuivent. Le quartier est résidentiel et présente un tissu d'habitations avec peu de garages et donc une obligation de se garer dans la rue. Réglementer n'a pas de sens sauf près des commerces pour permettre une meilleure rotation.

« Une étude projetée existe-t-elle sur évolution du trafic, en lien avec création de Néoma et l'autre école ? Il y aura des centaines d'étudiants. Quel sera l'impact sur la rue de Courcelles déjà saturée aux heures de pointes ? Y-a-t-il des projections sur plusieurs années ? »

Réponse apportée :

- M. Alain Bertolotti a expliqué que des projections avaient été faites pour 2026 et 2032 à l'échelle du quartier et de la ville, prenant en compte le développement d'autres projets avec les futurs habitants. Le réseau de BHNS est dessiné ainsi pour préserver Courcelles comme un axe structurant pour les voitures.
- A plus long terme, il est prévu de s'orienter vers un fonctionnement en rocade au centre ville plutôt qu'en radiales. Des projections ont été réalisées.

Une personne qui habite depuis fait 15 ans dans le quartier réclame *« plus d'espaces verts, et avec réchauffement climatique, il n'y a pas de doutes sur la valeur du scénario 3. »*

Une autre personne est intervenue pour demander si on pouvait *« supprimer les boutons poussoirs pour les passages piétons ? Au sujet du BHNS il se demande comment garantir le haut niveau de service en partageant leurs voies avec les cyclistes ? Par exemple, un arrêt sous le pont de Courcelles risque de créer des bouchons avec ce goulot d'étranglement. Tout le monde doit passer par ce tunnel. Devant la gare, la circulation des voitures sera-t-elle limitée pour éviter les doubles files qui ralentiront les bus ? Comment les bus vont se croiser avec les vélos de chaque côté ? »*

Réponse apportée :

- M. Laurent Py a précisé que la volonté était de garantir une qualité de service sur toute la ligne, on a regardé rue par rue les temps de parcours actuels et les zones de ralentissements. Dans le quartier de Clairmarais, la circulation est assez fluide, d'où le choix de ne pas avoir de voies réservées. Il y aura d'autres dispositifs : priorité aux feux, couloirs d'approches pour ne pas être gênés par les voitures. On veut aussi garantir la qualité pour challenger le futur exploitant du réseau (ponctualité, vitesse...) la collectivité ne veut plus des bus en accordéons, mais espacés et respectant les temps de parcours.
- M. Alain Bertolotti précise qu'au sujet des carrefours, il est question de reparamétrer complètement le fonctionnement des feux, dont les traversées piétonnes. Aujourd'hui la technologie permet de faire des choix sur les modes à privilégier. Les cycles de feux varieront selon les bus (selon le retard ou l'avance).



Une personne est intervenue pour parler des 3 scénarios : *« pourquoi ne pas montrer la partie esplanade Palach et Bride ? C'est une zone piétonne en train d'être réaménagée près des écoles. Verdir cette zone des Romains va attirer les familles près de la circulation. Autre question, sur les BHNS cette fois, est-ce qu'il y a déjà des trajectoires bis en cas de travaux qui ont été pensés ? »*

Réponse apportée :

- M. Py a expliqué qu'il y aurait aussi une ligne de bus rue de Courcelles. Les BHNS auront les mêmes dimensions que bus normaux et pourront utiliser les stations des autres lignes.
- La remarque sur l'espace vert a bien été prise en compte. Cela fera partie des entrants sur les scénarios. Pour l'esplanade Bride et Palach, est notée. Une partie sur l'esplanade a déjà été refaite avec un reliquat de crédits, mais l'autre partie va être requalifiée aussi.

Une question a été posée sur les projections des lignes 2032, une ressemblance avec Strasbourg a été évoqué : *« les lignes qui couvrent les grands axes avec les parkings relais périphériques, seront-ils gratuits ? Le prix ira avec le ticket de TC ? »*

Réponse apportée :

- L'objectif de la collectivité est de proposer une démarche de mobilité intégrée. L'idée est bien de développer un réseau sur l'ensemble du grand Reims, vers les territoires ruraux. Des navettes de transports à la demande seront développées.
- L'objectif est d'avoir un support unique pour tous les modes, valables aussi pour le TER, et les abonnements y seront combinés, dès 2024. Sur le long terme, souhait d'avoir des parkings relais plus éloignés, et plus petits en capacité. Il est à noter le souhait également d'avoir un contact humain sur ces espaces. Des box vélos pour favoriser l'intermodalité seront implantés.

« Est-ce que ces démarches vont augmenter le prix des abonnements ? »

Réponse apportée :

- A priori la situation restera identique au principe actuel. Le parking relais n'est pas payant.

Afin d'évaluer la tendance préférentielle, un retour sur la diapositive présentant les 3 scénarios a été fait et les personnes présentes dans le public ont pu effectuer un vote à main levée, dont voici les résultats :

- Scénario 1 : 0
- Scénario 2 : 14
- Scénario 3 : 12

Présentation du calendrier des prochaines étapes :

M.Patrick BEDEK a ensuite conclu cette réunion.

Aujourd'hui, un seul extrait du projet a été fait. Les questions de covoiturage, les lignes express avec horaires plus souples, le transport à la demande dans toutes les zones (que chaque habitant soit à moins d'un kilomètre d'un TC) etc. n'ont pas encore été abordés. On réfléchit aussi aux transports de nuit (pour les personnes travaillant au CHU, ménage). Le Grand Reims propose un schéma d'envergure, y compris pour les espaces ruraux. D'ici 2025 pour la première tranche, 2032 pour la suivante. 2 autres lignes seront ajoutées pour 2032. Le choix de transport BHNS sera économique et silencieux. Toutefois, aucune ligne de tram n'est prévue, à cause du coût trop élevé. Les nouveaux bus seront également climatisés.

M.Claude Gachet a remercié les participants. Il a précisé que 11 grandes lignes de vélo vont être mises en place.





Mme. Agathe Laval a proposé aux participants d'aller poser toutes leurs questions aussi sur Reims Contact, une réunion sera organisée en septembre pour préciser le projet sur la place des Romains, et décliner les phases opérationnelles de travaux.

Gwenn Lamandé de l'agence de concertation Traitclair a présenté les prochaines étapes du projet à savoir un démarrage des travaux en 2024 et une livraison en 2025.

