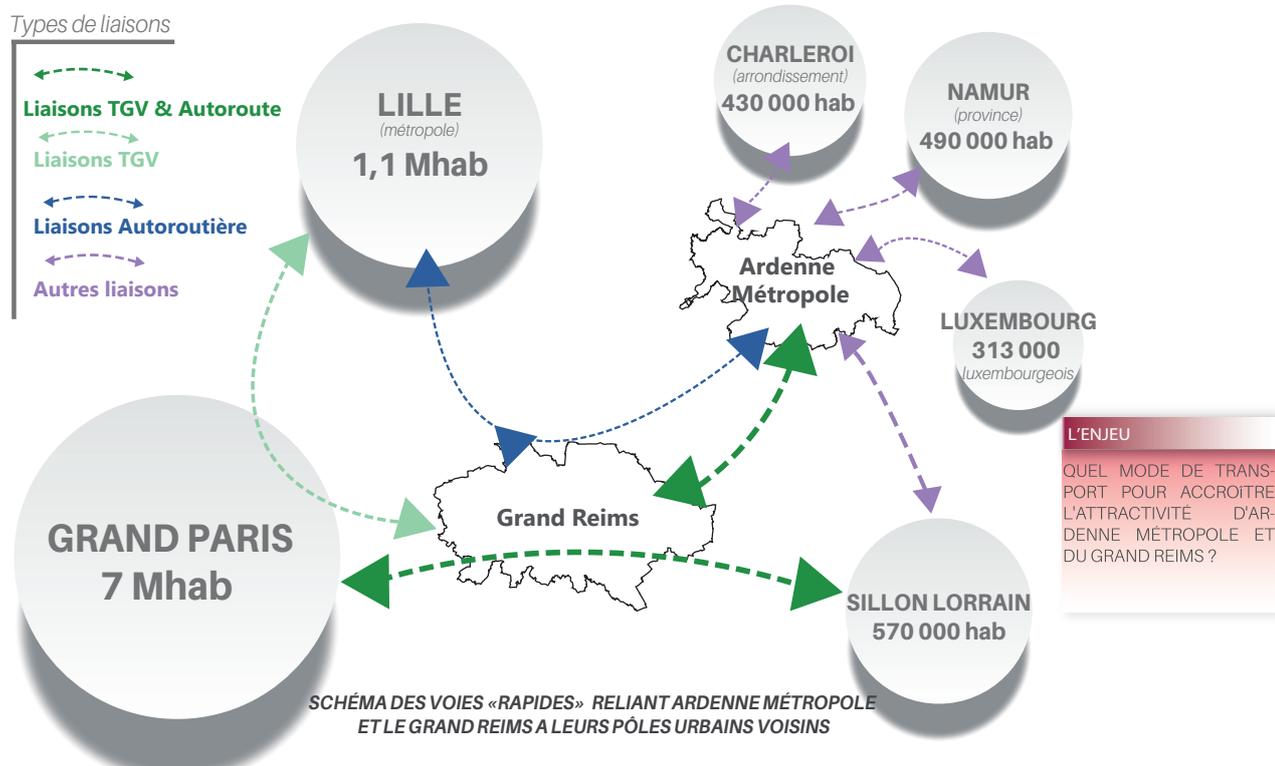


Créer des liaisons avec les territoires voisins

Réflexions multi-scalaires sur les mobilités pendulaires & les systèmes urbains qui en découlent

Décembre 2018

A L'ÉCHELLE RÉGIONALE, 10 MILLIONS D'HABITANTS SONT RELIÉS AUX 2 EPCI



Pourquoi développer les liaisons avec les pôles urbains voisins ?

6 grands territoires sont à moins de 2 heures d'Ardenne Métropole ou du Grand Reims, regroupant près de 10 millions d'habitants.

Ces pôles urbains voisins sont connectés au Grand Reims par des liaisons rapides : autoroutes et TGV. En revanche, Ardenne Métropole est connectée à ses voisins belges et luxembourgeois par des liaisons hétérogènes, tandis que des axes rapides la relie au Grand Reims.

Les actifs franciliens sont les plus nombreux à rejoindre les 2 EPCI pour y travailler, principalement à destination du Grand Reims, alors que les lillois et les lorrains sont plus discrets, malgré des liaisons TGV et autoroutières (ces 2 pôles sont à plus d'1h40 en train et en voiture).

En revanche, bien qu'il soit difficile de les mesurer précisément, les actifs Belges viennent travailler à Ardenne Métropole. Les régions de Charleroi et Namur hébergeraient ainsi le plus d'actifs venant travailler dans les 2 EPCI, proportionnellement à leurs populations (voir page suivante).

Ainsi, les pôles urbains voisins hébergent des travailleurs se rendant quotidiennement à Ardenne Métropole et dans le Grand Reims. La question des liaisons à privilégier pour accroître l'attractivité des 2 EPCI est donc posée. Pour y répondre, il faut tout d'abord s'intéresser aux relations particulières entre ces deux pôles.

LES BASSINS DE VIE d'Ardenne Métropole et du Grand Reims sont imbriqués & les DÉPLACEMENTS EN TRAIN caractérisent les relations entre les 2 EPCI

Les déplacements des actifs vers le Grand Reims et Ardenne Métropole

Migrations pendulaires vers Ardenne Métropole :

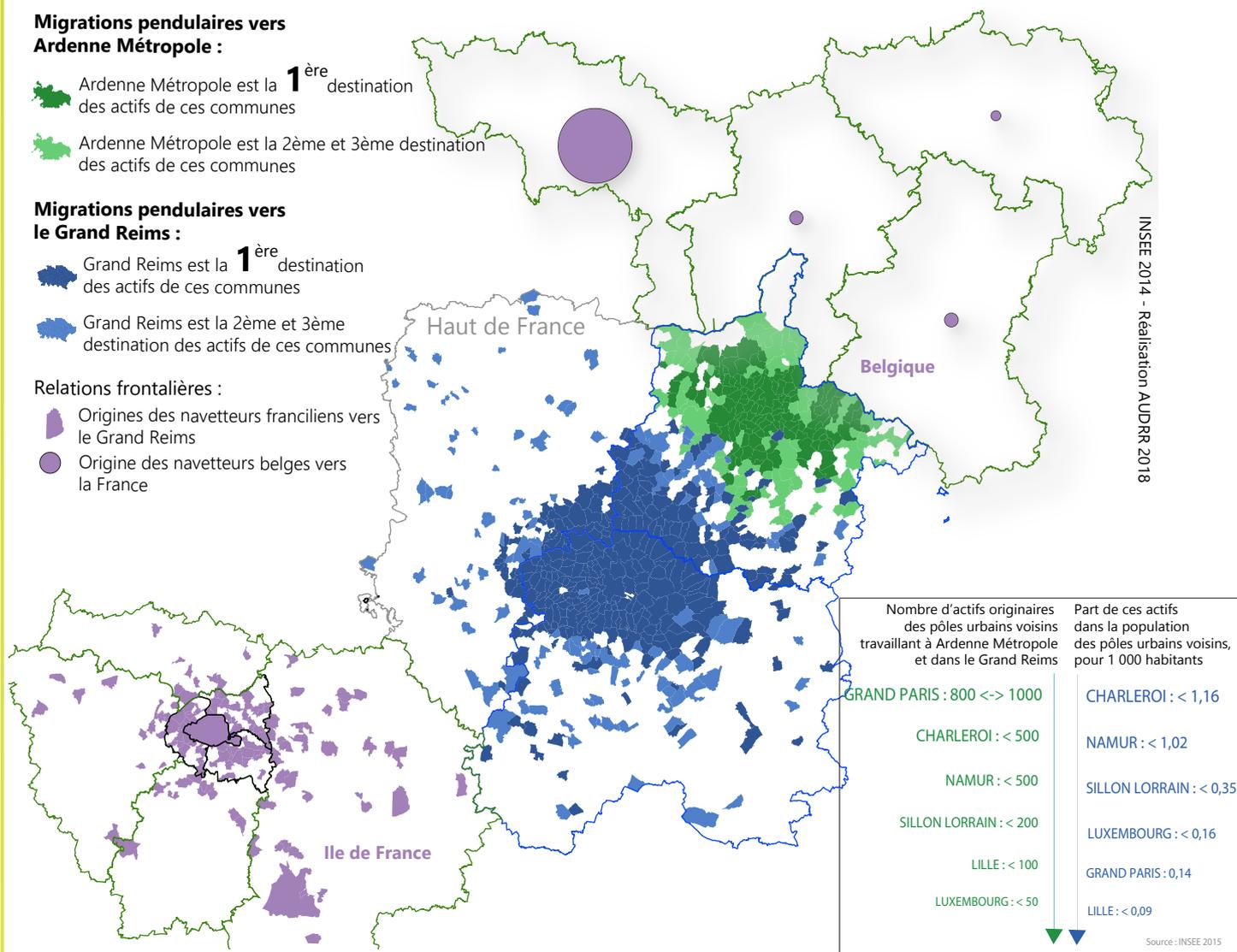
-  Ardenne Métropole est la 1^{ère} destination des actifs de ces communes
-  Ardenne Métropole est la 2^{ème} et 3^{ème} destination des actifs de ces communes

Migrations pendulaires vers le Grand Reims :

-  Grand Reims est la 1^{ère} destination des actifs de ces communes
-  Grand Reims est la 2^{ème} et 3^{ème} destination des actifs de ces communes

Relations frontalières :

-  Origines des navetteurs franciliens vers le Grand Reims
-  Origine des navetteurs belges vers la France



Les bassins de vie des actifs sont imbriqués à l'échelle locale, et s'étendent jusqu'à l'Ile-de-France et les Ardennes

Le Grand Reims et Ardenne Métropole sont le point de départ et la destination de nombreux déplacements domicile-travail. Ces deux territoires accueillent ainsi des actifs résidant parfois dans des communes très éloignées (sud de la Marne, ouest de l'Aisne...). Ce constat s'explique en partie par les axes de transport qui desservent les 2 EPCI, comme par exemple dans les Ardennes, où les bassins de vie des 2 EPCI se rejoignent grâce aux liaisons TGV, TER, et une autoroute gratuite.

Les bassins de vie des actifs d'Ardenne Métropole et du Grand Reims sont constitués de 2 types de communes :

- celles formant une "continuité urbaine" depuis les pôles centres,
- des communes "isolées", se trouvant sur une diagonale reliant l'Ile-de-France à la Belgique.

Les communes dans lesquelles habitent ceux qui travaillent à Ardenne Métropole et dans le Grand Reims forment 2 bassins de vie.

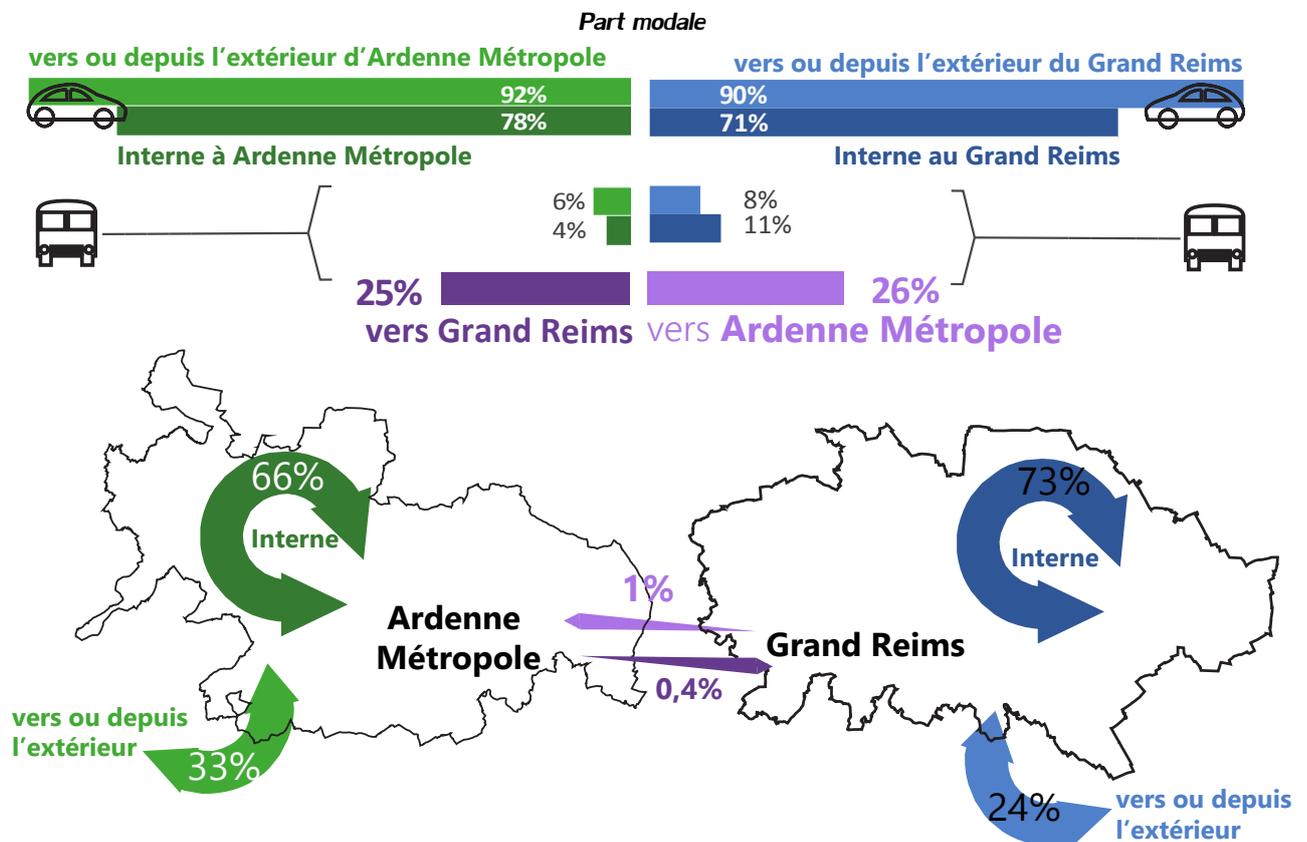
Un quart des déplacements d'actifs entre Ardenne Métropole et le Grand Reims ont lieu par le train

Bien que la voiture individuelle reste le principal outil des navetteurs pour leurs déplacements quotidiens. La relative importance des trajets par le train mérite d'être soulignée : même si, en volume, les échanges domicile-travail entre Ardenne Métropole et le Grand Reims sont faibles, la part des actifs utilisant le train est importante.

En effet, environ un quart des trajets quotidiens des actifs entre les 2 EPCI sont effectués en train, malgré une autoroute gratuite empruntant un itinéraire similaire.

Part modale des déplacements Domicile-Travail des actifs dont l'origine ou la destination est l'EPCI

Source : INSEE 2014 - REALISATION : AUDRR 2018



Point d'étape n°1

Ardenne Métropole et le Grand Reims entretiennent avec leurs voisins des relations multi-scalaires. Localement, les bassins de vie de leurs actifs sont contigus, et au niveau régional, l'influence des 2 EPCI s'étend de l'Île-de-France à la Belgique. Enfin, les échanges d'actifs entre les 2 EPCI présentent une spécificité : 1/4 s'effectuent par le rail.

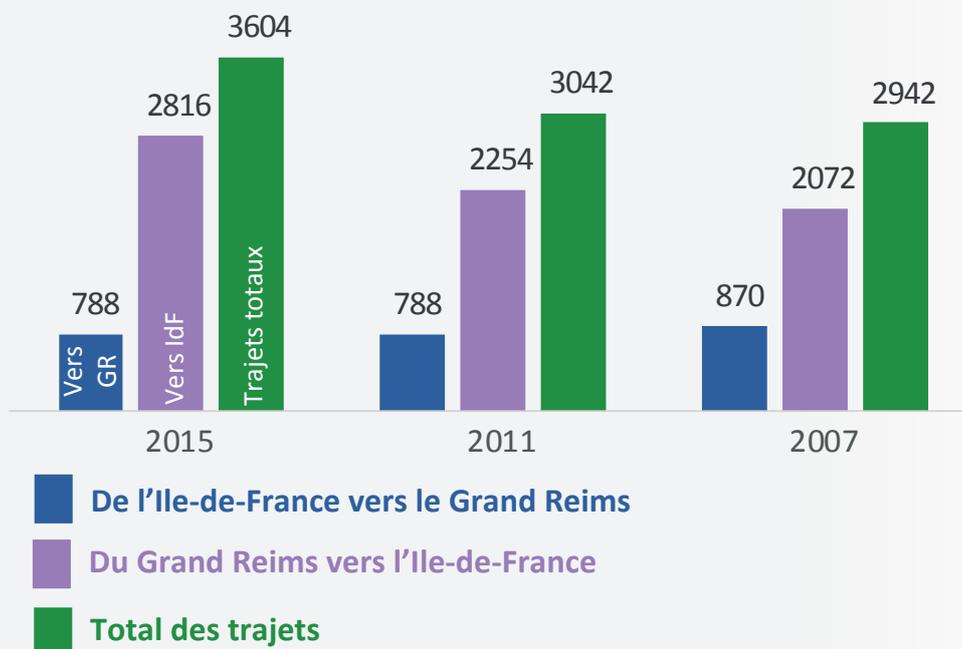


ÉTUDE DE CAS, LE TGV A-T-IL BÉNÉFICIÉ AU GRAND REIMS ?

Grand Reims <-> Ile-de-France, une relation qui s'inscrit dans la durée

Depuis la mise en service du TGV en 2007, celui-ci favorise les échanges entre le Grand Reims et l'Ile-de-France. Dans le détail, les trajets vers l'Ile-de-France sont les plus nombreux, et continuent de croître. Inversement, les trajets depuis l'Ile-de-France vers le Grand Reims sont faibles, et ont tendance à décroître.

Evolution des trajets des actifs entre le Grand Reims et l'Ile-de-France



Comment s'explique la diminution des trajets depuis l'Ile-de-France vers le Grand Reims au profit des trajets depuis le Grand Reims vers l'Ile-de-France ?

Hypothèse 1 : des franciliens sont venus habiter dans le Grand Reims, tout en ayant gardé leurs emplois en Ile-de-France ?

Pour soutenir cette hypothèse il faut considérer l'effet de « vase communicant ». Les actifs qui auparavant effectuaient le trajet de l'Ile-de-France vers Grand Reims (de 870 trajets à 788) pourraient aujourd'hui effectuer le trajet dans l'autre sens.

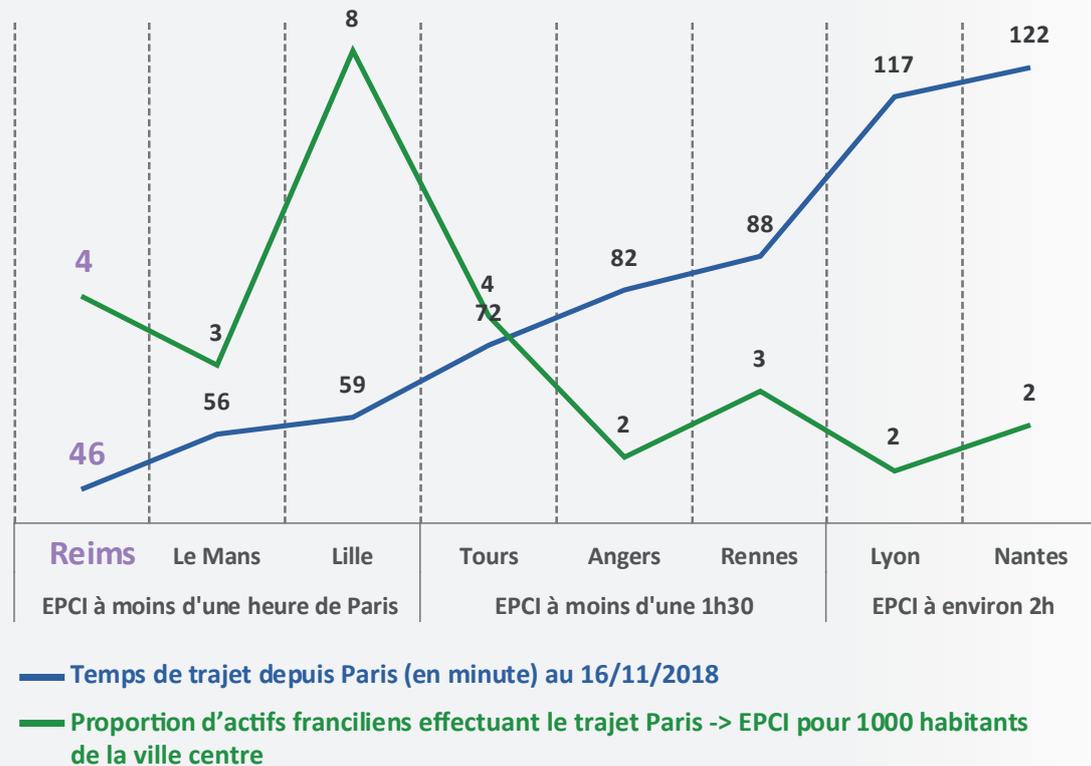
Hypothèse 2 : des habitants du Grand Reims ont trouvé de l'emploi en Ile-de-France, tout en gardant leur domicile dans le Grand Reims.

Pour soutenir cette hypothèse, il faut voir que l'augmentation des trajets vers l'Ile-de-France, en valeur absolue, est supérieure à la diminution des trajets vers le Grand Reims (+744 contre -82).

Comment mesurer « l'effet TGV » pour le Grand Reims, au regard d'autres territoires ?

Une des conséquences de « l'effet TGV » peut être appréhendée par la proportion d'actifs franciliens qui se déplacent vers les territoires desservis par une ligne à grande vitesse : une forte proportion d'actifs franciliens signifierait alors que le territoire est attractif pour ces derniers.

Capacité des villes desservies par le TGV à attirer des actifs franciliens



De ce point de vue, parmi les territoires desservis par le TGV, 3 constats peuvent être tirés :

-> Plus le temps de trajet depuis Paris est long, moins il y a d'actifs franciliens qui effectuent la navette domicile-travail.

-> Les communes de Rennes ou Nantes, pourtant à 1h30 et plus de Paris, continuent de bénéficier de « l'effet TGV ». Il semble ainsi exister un "seuil" de maintien de l'attractivité, y compris pour de grandes distances à parcourir.

-> Lille fait figure d'exception, car sa proximité à Paris, et peut-être sa "dimension métropolitaine", lui confèrent une attractivité très supérieure aux autres pôles urbains.

Étude de cas - CONCLUSION

Avec sa proximité à l'Ile-de-France et une desserte en TGV efficace, le Grand Reims semble avoir bénéficié de « l'effet TGV », en augmentant sa capacité à attirer des actifs franciliens, et en favorisant l'emploi en Ile-de-France pour les actifs rémois.

Point d'étape n°2

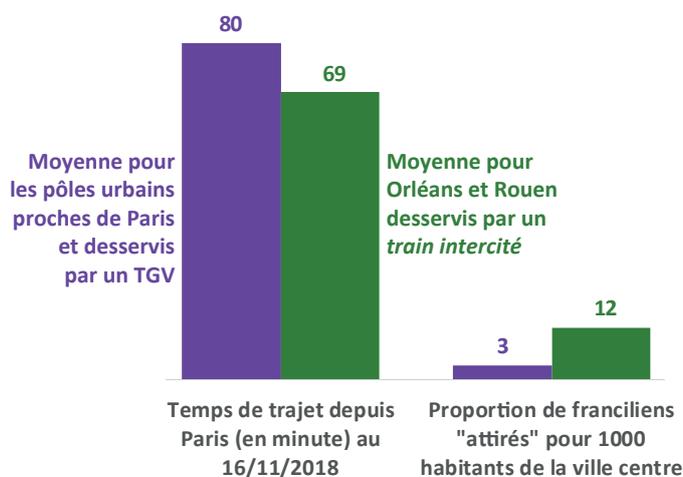
A partir des bénéfices tirés par le Grand Reims de « l'effet TGV », et de l'usage marqué du train pour les trajets domicile-travail entre Ardenne Métropole et le Grand Reims, le rail est non seulement le support aux liens étroits qu'entretiennent les 2 EPCI entre elles, mais aussi aux liens qu'entretient le Grand Reims avec l'Ile-de-France.



Pour un DÉVELOPPEMENT DURABLE des relations entre Ardenne Métropole, le Grand Reims & les PÔLES URBAINS VOISINS

Vitesse, proximité, temps de trajet, des notions complémentaires

Les bénéfices de la proximité du point de vue de la capacité à attirer des actifs franciliens



Quand la proximité remplace la vitesse

D'autres villes relativement proches de l'Ile-de-France bénéficient d'une capacité à attirer les actifs franciliens grâce à une desserte en train : il s'agit de Rouen et d'Orléans.

Egalement desservies par un réseau autoroutier, elles attirent 12 franciliens pour 1000 habitants, soit 4 fois plus en moyenne que le panel des « villes TGV » étudiées.

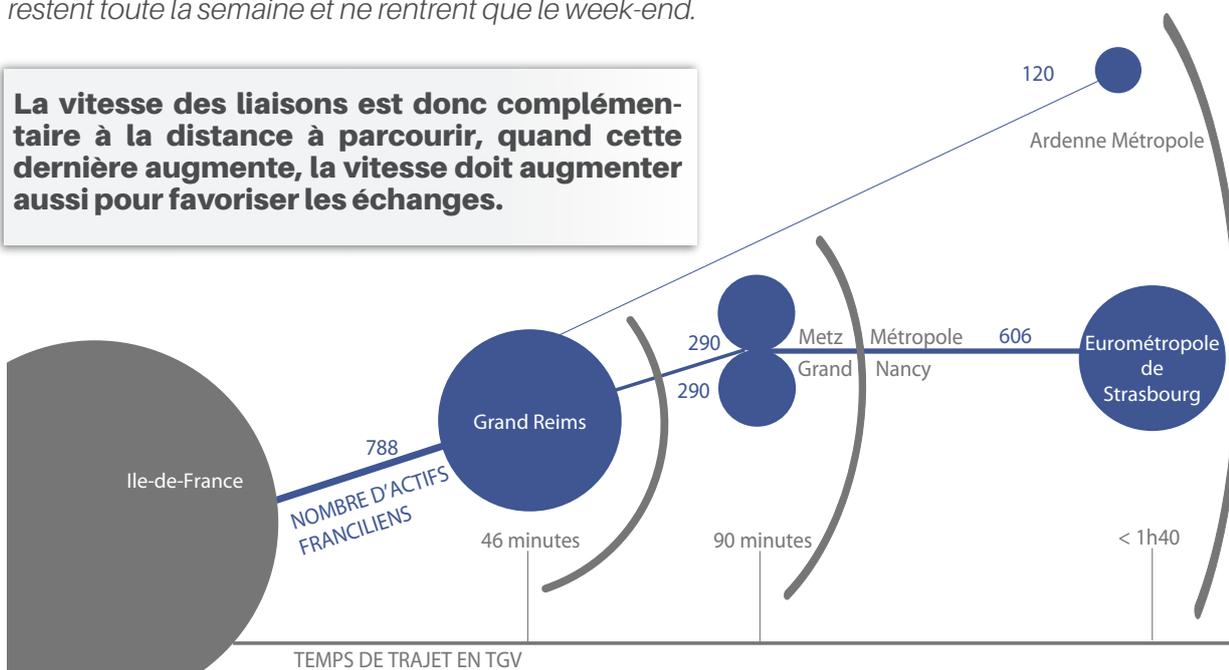
L'attractivité relative d'Orléans ou de Rouen doit être vue au prisme de la distance : ces deux villes sont plus proches de l'Ile-de-France. Une liaison *intercity*, moins rapide que le TGV, n'est pas un obstacle à l'attractivité de ces 2 villes du point de vue des actifs franciliens.

La capacité des villes desservies par le TGV à attirer des actifs franciliens décroît avec la distance

La capacité des habitants d'un territoire à se rendre dans les pôles voisins dépend donc du temps de trajet. Si le Grand Reims semble être la "porte d'entrée" du Grand Est pour les actifs franciliens, leur diffusion vers l'Est décroît au fur et à mesure de l'augmentation du temps de trajet. De ce point de vue, la part des actifs franciliens travaillant à Ardenne Métropole équivaut à environ 15% de ceux travaillant dans le Grand Reims.

L'eurométropole de Strasbourg fait ici figure d'exception : on peut supposer que les actifs franciliens y restent toute la semaine et ne rentrent que le week-end.

La vitesse des liaisons est donc complémentaire à la distance à parcourir, quand cette dernière augmente, la vitesse doit augmenter aussi pour favoriser les échanges.



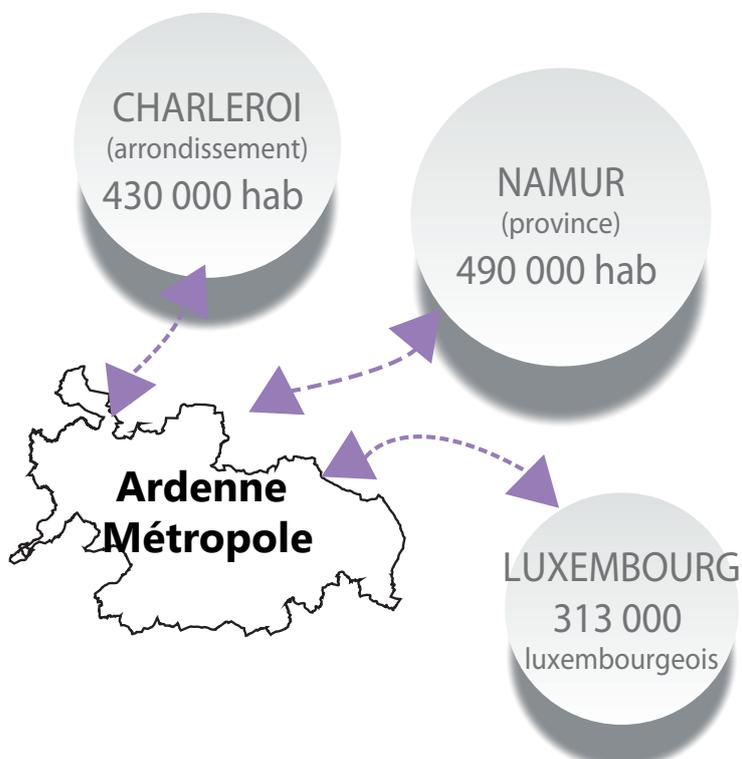
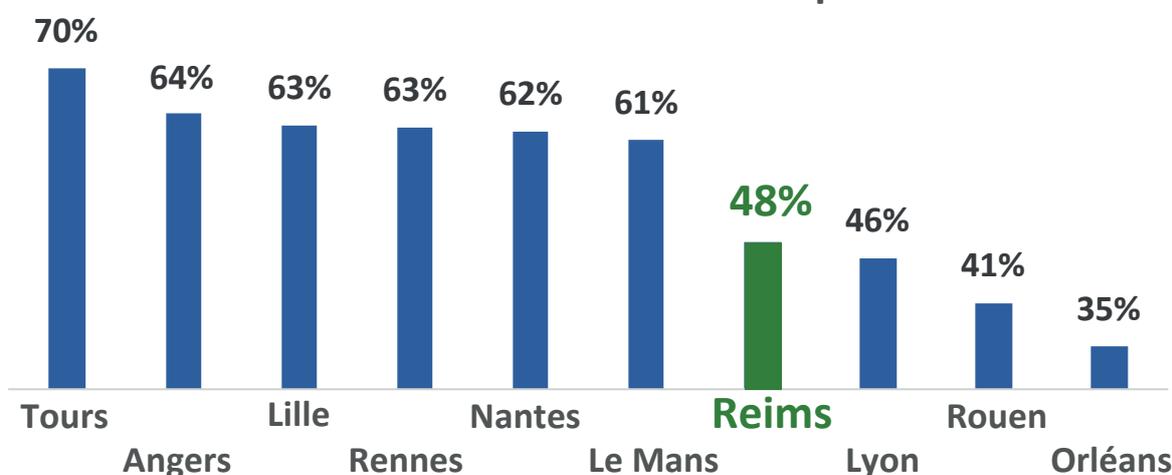
Augmenter les échanges en limitant les nuisances

Vitesse et développement durable des territoires

Le relatif éloignement des 2 EPCI à leur pôles urbains voisins invite à s'interroger sur les conséquence d'une augmentation des trajets domicile-travail depuis ces pôles : une inflation des trajets routiers conduirait à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques.

Pourtant, la spécificité du territoire, au regard des trajets et des liaisons en train, apporte une partie de la réponse : la part modale du train est importante, mais peut être améliorée. Ainsi, comparée à d'autres situations, comme celle du Mans, il semble possible d'augmenter la part modale du train dans les déplacements domicile-travail reliant Reims à la capitale (*offre de stationnements en gare spécifique aux navetteurs, intermodalité TC/Train...*).

Part modal du train dans les trajets domicile - travail depuis l'Ile-de-France



Les potentiels de développement

A partir des analyses précédentes, 4 enseignements peuvent être tirés :

- Ardenne Métropole et le Grand Reims forment un ensemble géographique cohérent du point de vue des bassins de vie des actifs.
- Les trajets en train entre les 2 EPCI sont significatifs,
- La vitesse permet de diminuer les temps de trajets et donc de rapprocher les territoires : les bénéfices que le Grand Reims a tiré du TGV en sont un exemple,
- Le développement des échanges par le train permet de limiter les nuisances.

Ainsi, le développement de liaisons ferrées transfrontalières efficaces permettrait de rapprocher Ardenne Métropole de ses pôles urbains voisins, en limitant les nuisances.



SYNTHÈSE

Les déplacements des actifs à destination du Grand Reims et d'Ardenne Métropole dessinent 2 bassins de vie. Ces bassins se rejoignent dans les Ardennes.

Au-delà du point de vue géographique, les relations entre les 2 EPCI présentent une spécificité : 1/4 des échanges domicile-travail ont lieu en train.

Cette spécificité se retrouve dans les échanges entre le Grand Reims et l'Ile-de-France, où près de la moitié des trajets domicile-travail a lieu en train.

Une analyse des bénéfices tirés de l'arrivée du TGV par les EPCI à 2 heures de Paris permet de conclure que le train est un mode de transport efficace et durable pour rapprocher des territoires géographiquement éloignés.

CONCLUSION

Ardenne Métropole et le Grand Reims se trouvent à moins de 2 heures d'un ensemble de pôles urbains regroupant près de 10 millions d'habitants.

L'analyse réalisée permet d'éclairer la question du "potentiel de développement" des 2 EPCI sous l'angle de la mobilité :

- d'une part, les bénéfices du TGV tirés par le Grand Reims montrent qu'une liaison en train efficace est un facteur d'attractivité,
- d'autre part, la "diffusion" vers les Ardennes des actifs franciliens à partir du Grand Reims montre l'intérêt pour les 2 EPCI de penser la question de la grande vitesse en complémentarité.

Cette complémentarité pourrait alors être exploitée pour renforcer les liaisons vers la Belgique et le Luxembourg. Ardenne Métropole pourrait ainsi devenir la porte d'entrée des actifs frontaliers et les "diffuser" vers le Grand Reims.

En conclusion, s'appuyer sur les liaisons ferrées existantes d'une part, et en développer de nouvelles vers la Belgique et le Luxembourg d'autre part, contribuerait à encourager le développement des 2 EPCI.

SOURCES: LES DONNÉES PROVIENNENT DES MILLÉSIMES 2014 ET 2015 DE LA BASE MOBILITÉS PROFESSIONNELLES, DIFFUSÉE PAR L'INSEE.

RÉALISATIONS: LES TRAITEMENTS, GRAPHIQUES ET ANALYSES ONT ÉTÉ RÉALISÉS PAR L'AUDRR, EN 2018.

Président de l'AUDRR
Cédric Chevalier

Directeur de publication
Christian Dupont

Analyse - rédaction
Guillaume Stern

Charte graphique
Maxime Picard

www.audrr.fr