



- Diagnostic territorial - Transports / Déplacements dans le SCoT du Pays de Châlons

Présentation du :
24 novembre 2008

Atelier thématique

DOCUMENT DE TRAVAIL

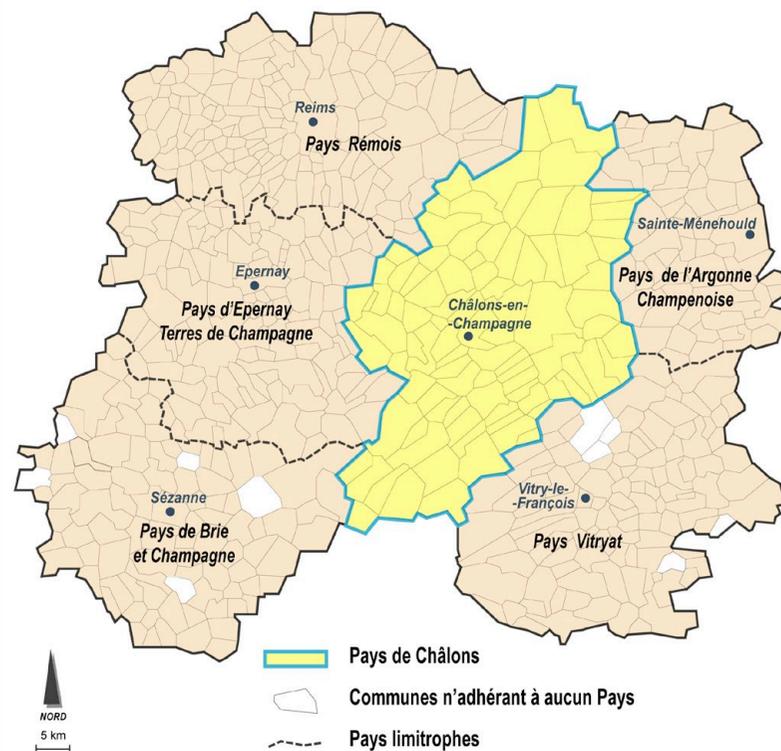
SOMMAIRE

1. Le positionnement du territoire
2. Le réseau routier
3. Les transports de marchandises
 - le fret routier
 - le fret ferroviaire
 - le fret fluvial
 - Vatry
4. Les pôles d'emploi et les déplacements domicile/travail
5. Les transports collectifs
 - le transport ferroviaire
 - les transports routiers interurbains
 - les transports urbains dans la CAC
6. Les déplacements doux

Présentation du Pays de Châlons

- 92 communes, 11 communautés de communes et 3 communes adhérentes à titre individuel
- 1 824 km² (environ 1/4 du département de la Marne),
- SAU = 80% de la superficie totale du territoire (68% pour la Marne et 53% pour la France),
- 96 261 habitants en 1999 (17% de la population de la Marne),
- Près de 7 habitants sur 10 dans la CAC,
- Une faible densité de population qui masque toutefois de fortes disparités entre la CAC et le reste du territoire.

Localisation du Pays de Châlons-en-Champagne dans la Marne

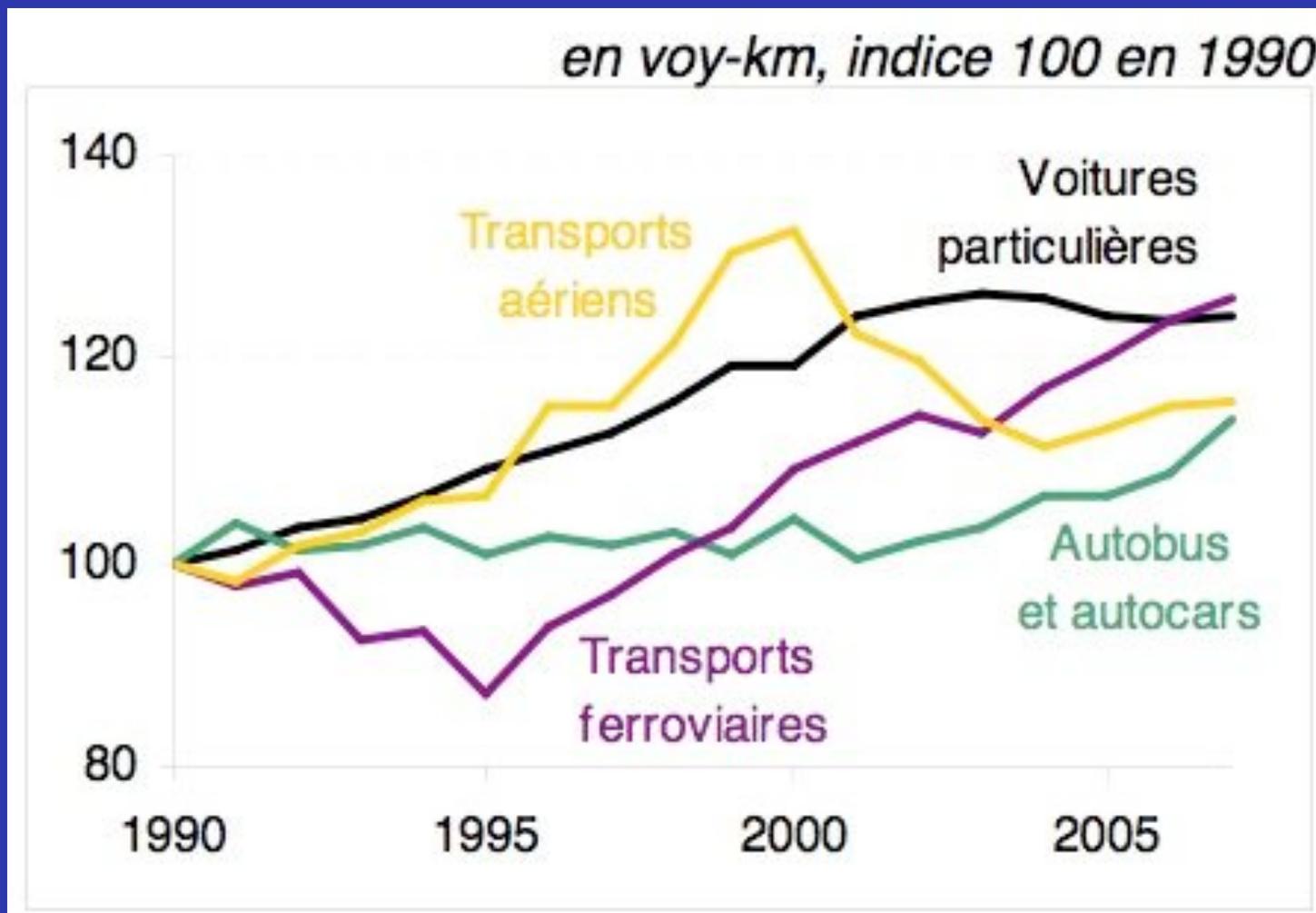


	Densité de population 1999
CAC	370,4
C. péri-urbaine	18,7
Secteur Nord	24,4
Secteur Sud	6,9
Pays de Châlons	52,6
Marne	69,3
Ch-Ardenne	52,4
France métrop.	107,8

Source : RGP 1999, INSEE

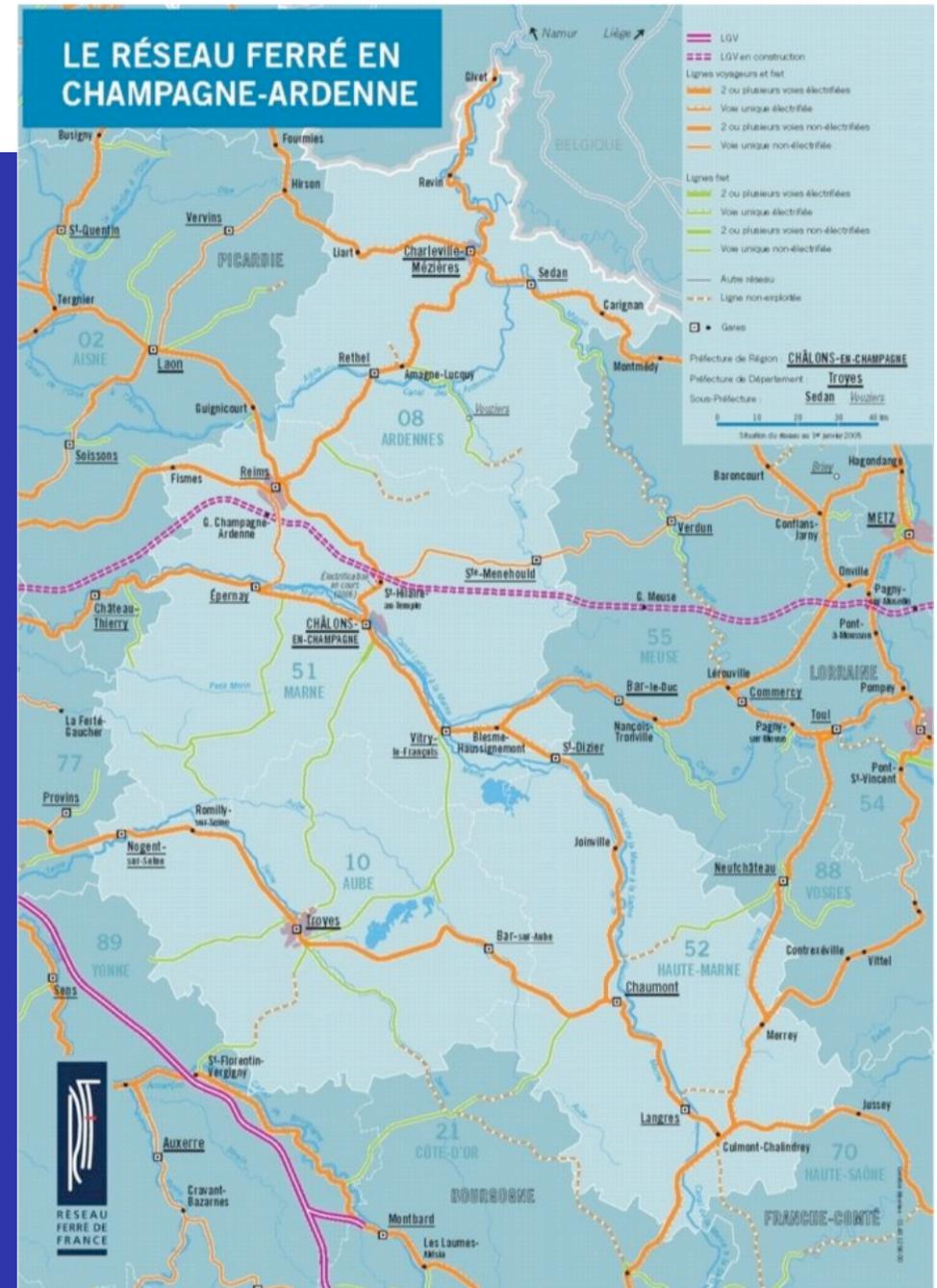
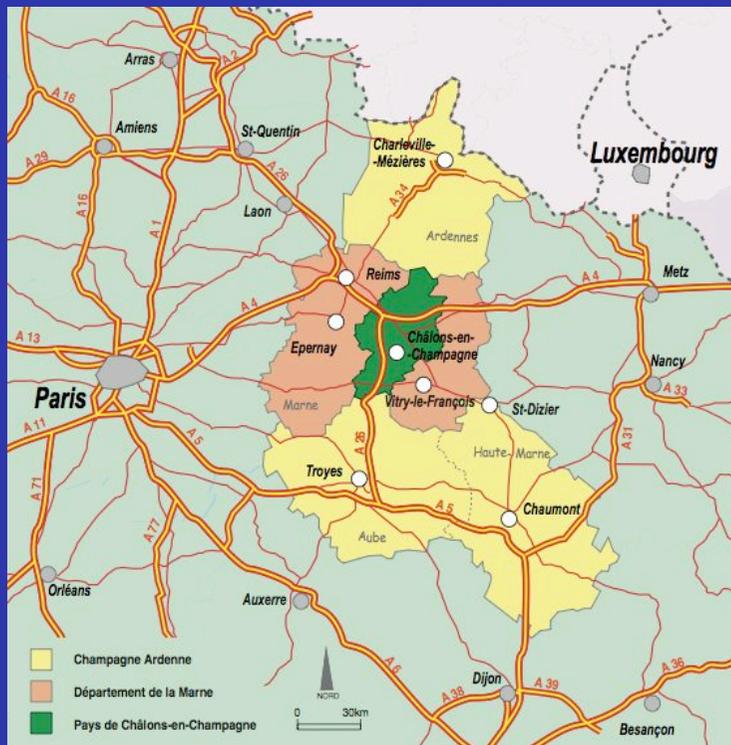
INTRODUCTION

Les transports intérieurs de voyageurs par mode en France (*Commission des Comptes des Transports de la Nation*) :



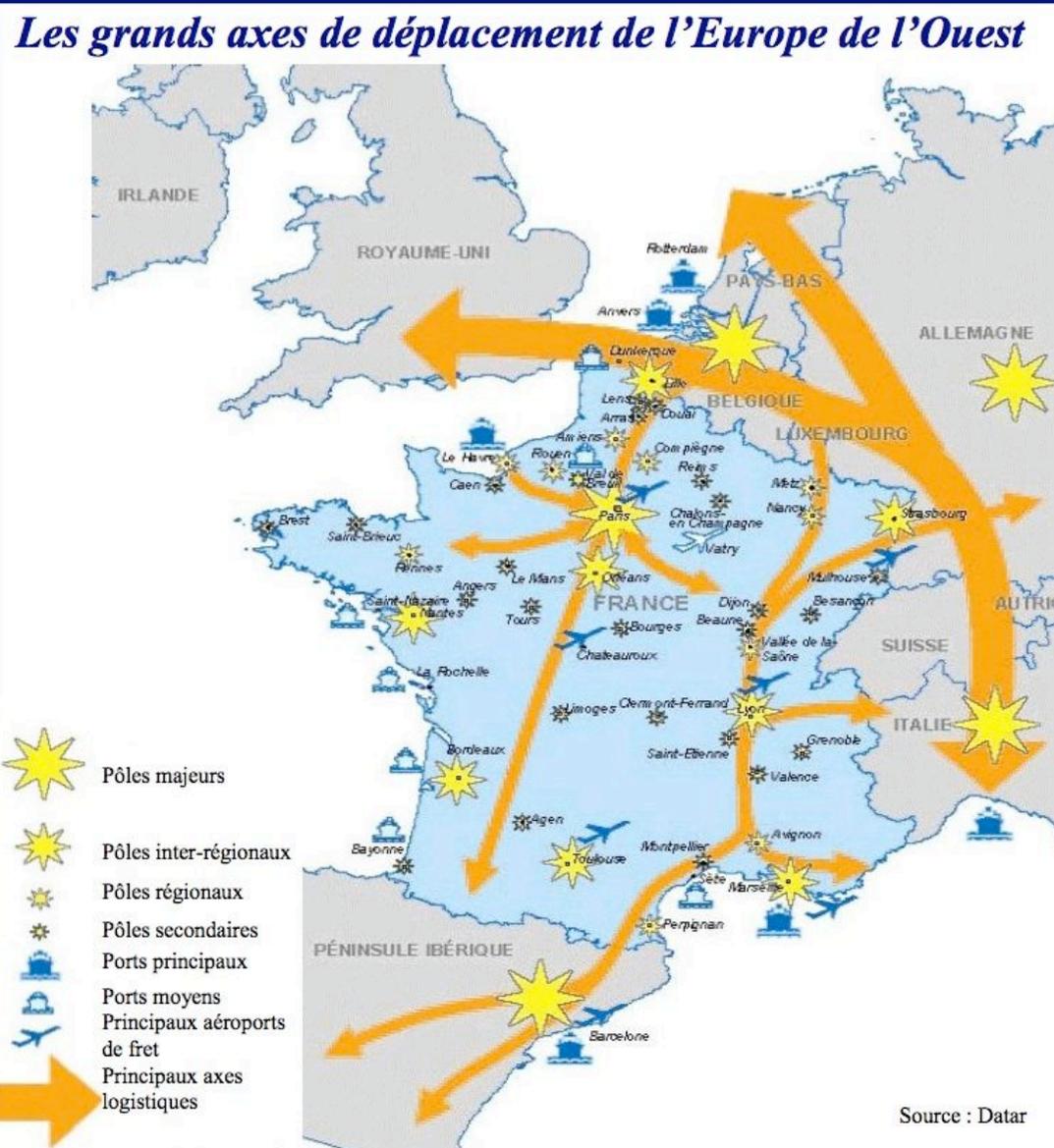
1. Le positionnement du territoire

- Un bon niveau d'infrastructures à l'échelle régionale, notamment sur l'axe Est-Ouest



1. Le positionnement du territoire

- Une position paradoxale à la fois au cœur des flux de marchandises et dans une position charnière,
- Mais une position conférant un potentiel logistique.



2. Le réseau routier

Un réseau routier structurant

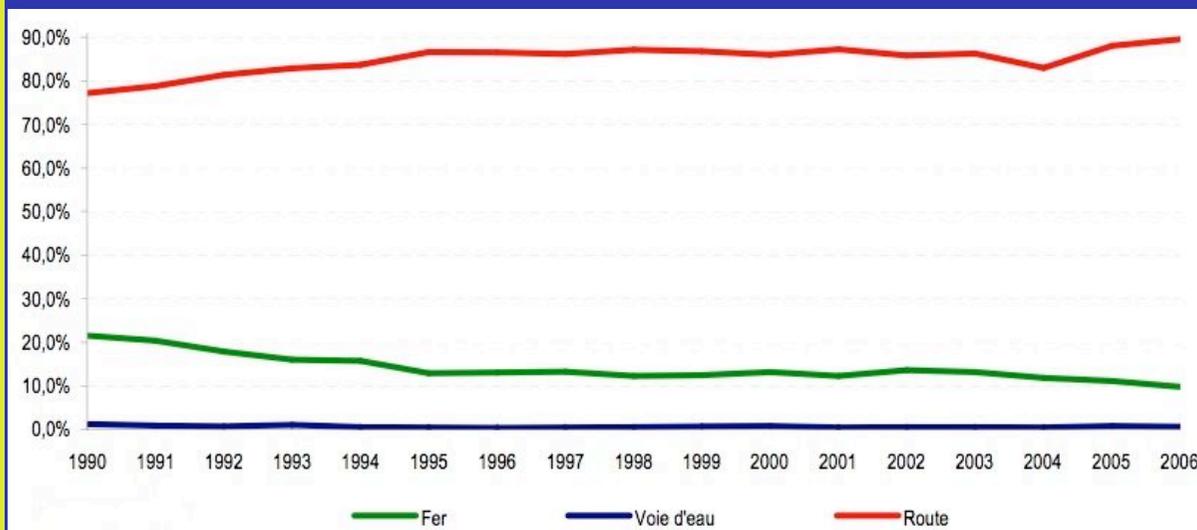
- 2 autoroutes (158 km)
 - 7 échangeurs autoroutiers :
2 sur l'A4, 4 sur l'A26, échangeur A4/A26
 - 2 routes nationales (74 km)
 - Maillage important du territoire par les routes départementales (régionales ou locales soit 705 km)
 - Réseau en étoile autour de Châlons
- => Bonne irrigation du territoire



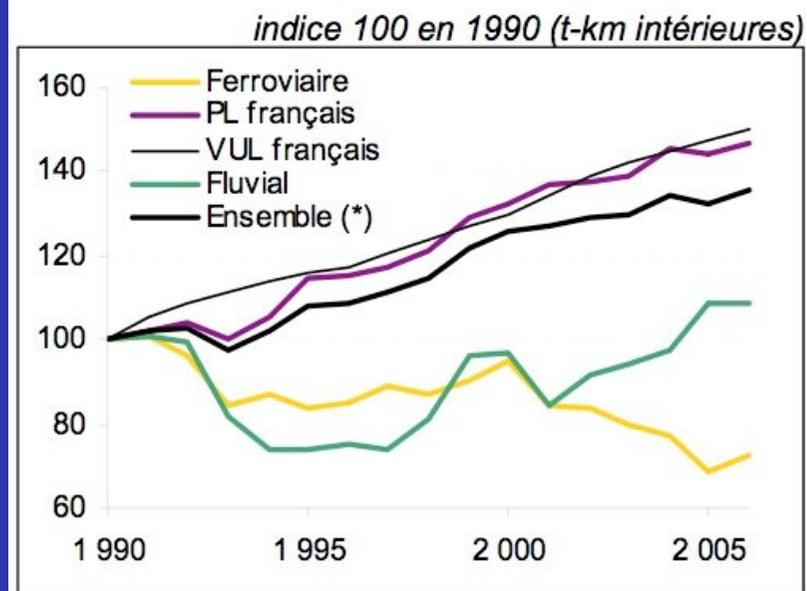
3. Les transports de marchandises

Une répartition basée sur le transport routier

Evolution des parts modales de transports de marchandises en Champagne-Ardenne :



Les transports intérieurs terrestres de marchandises par mode en France :

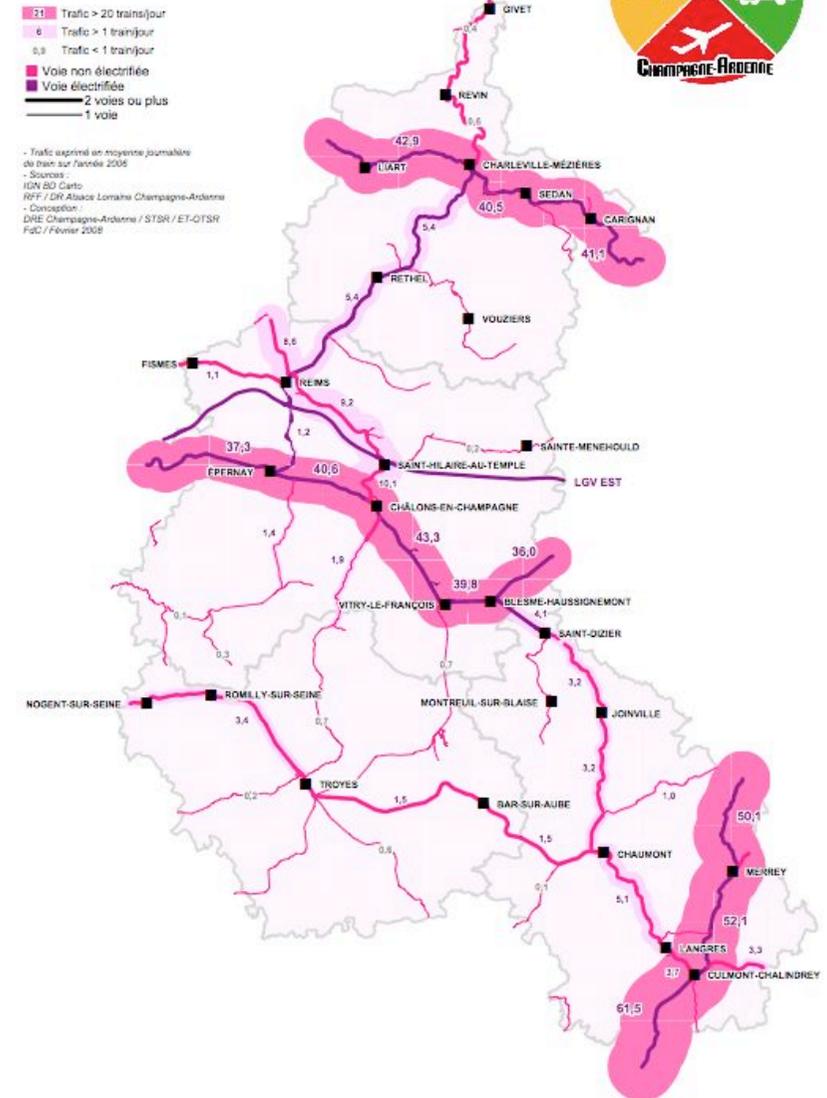


3. Les transports de marchandises

Le fret ferroviaire

- Un trafic essentiellement orienté Est-Ouest et empruntant le réseau principal.
- De grands projets ou réflexions (CAREX, dorsale Nord-Sud, rocade ferroviaire) concernent le territoire. Il y a un enjeu important de se positionner par rapport à leur avancée.
- Mais une différence importante entre le fret empruntant le réseau principal, et le fret empruntant le réseau capillaire, à faible trafic et donc aux coûts d'entretien élevés (pérennité à long terme).

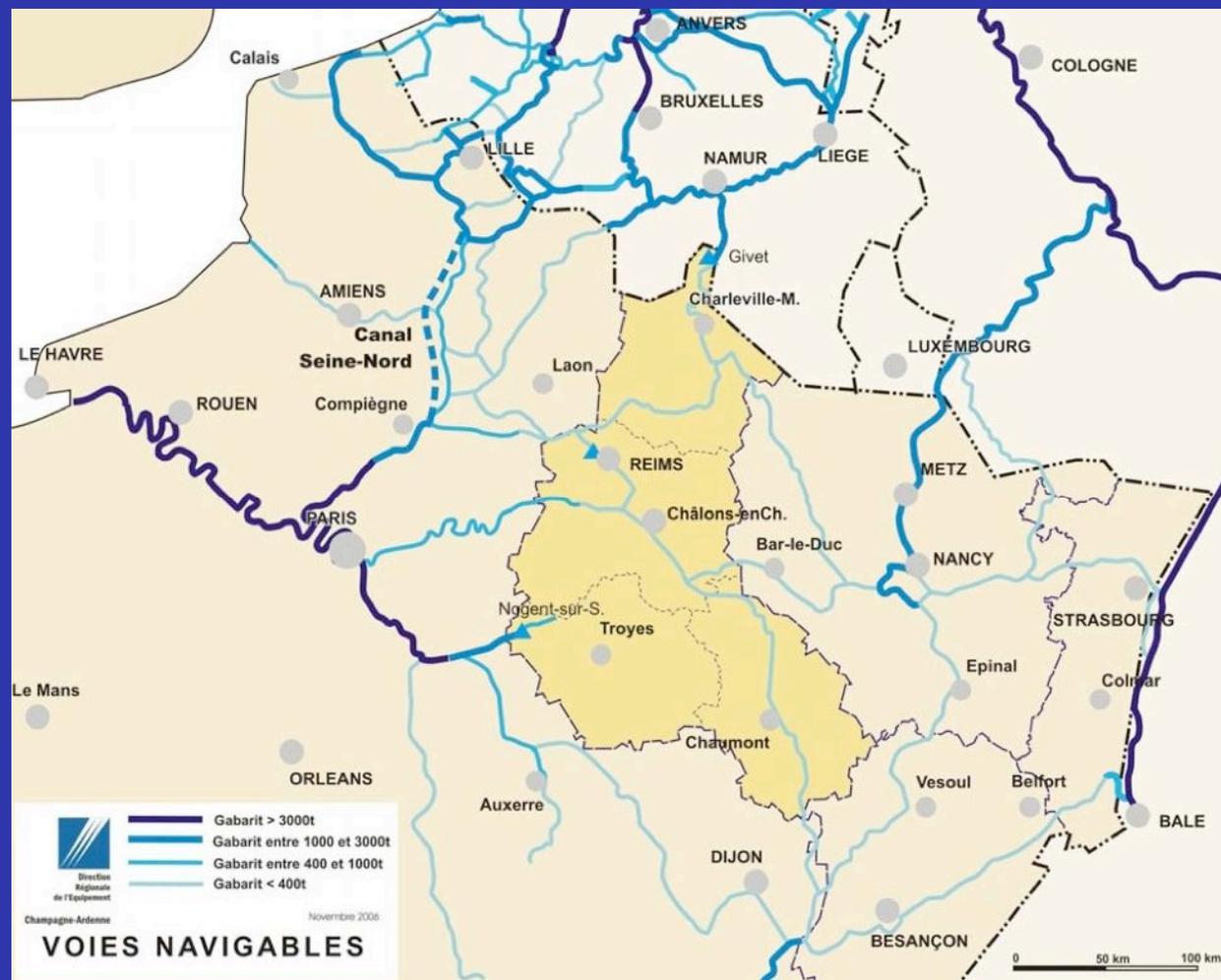
TRAFIC JOURNALIER DE FRET FERROVIAIRE EN 2006



3. Les transports de marchandises

Le fret fluvial

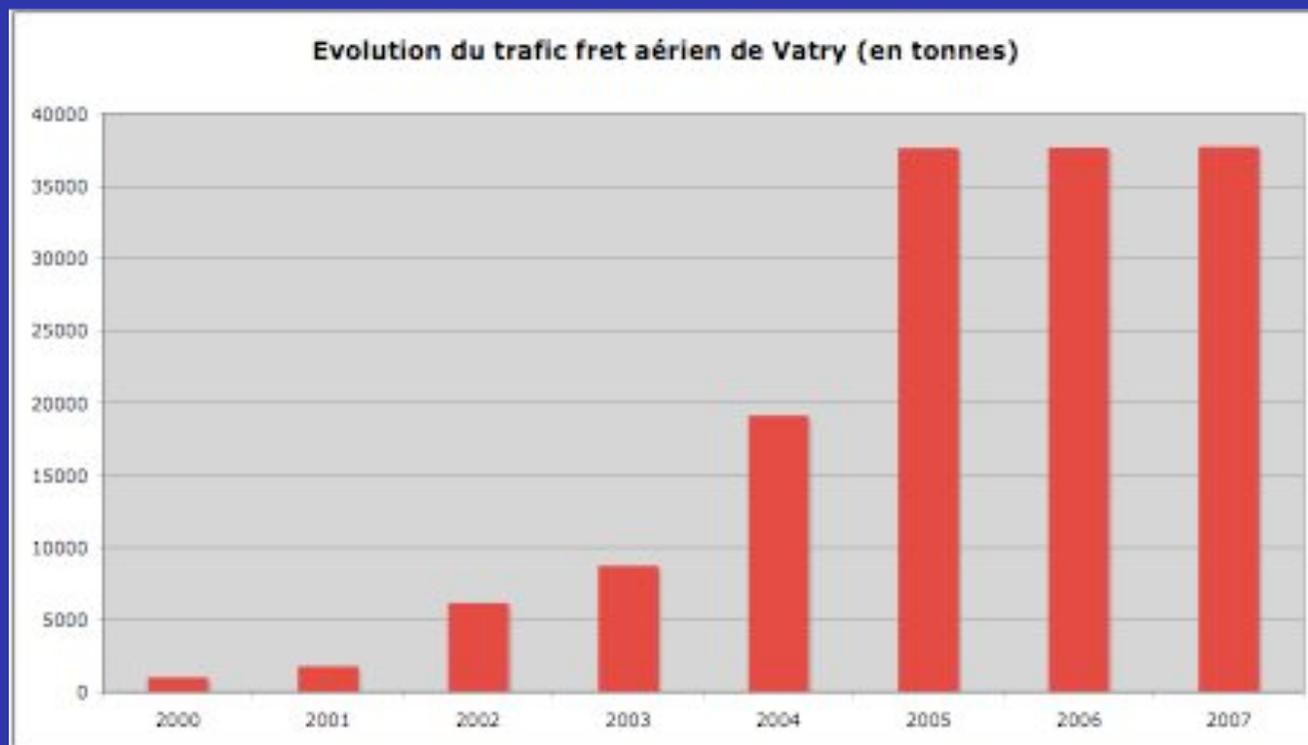
- Un réseau bien positionné et relié au gabarit Freycinet (250 T).
- Deux ports principaux : Châlons et Condé-sur-Marne qui représentent 7,7% du trafic fluvial régional en 2006.
- Des flux essentiellement sortant, d'où un déficit de cale. Les mariniers viennent moins car ils doivent venir à vide.
- Forte baisse de l'activité du port de Châlons depuis une dizaine d'années.



3. Les transports de marchandises

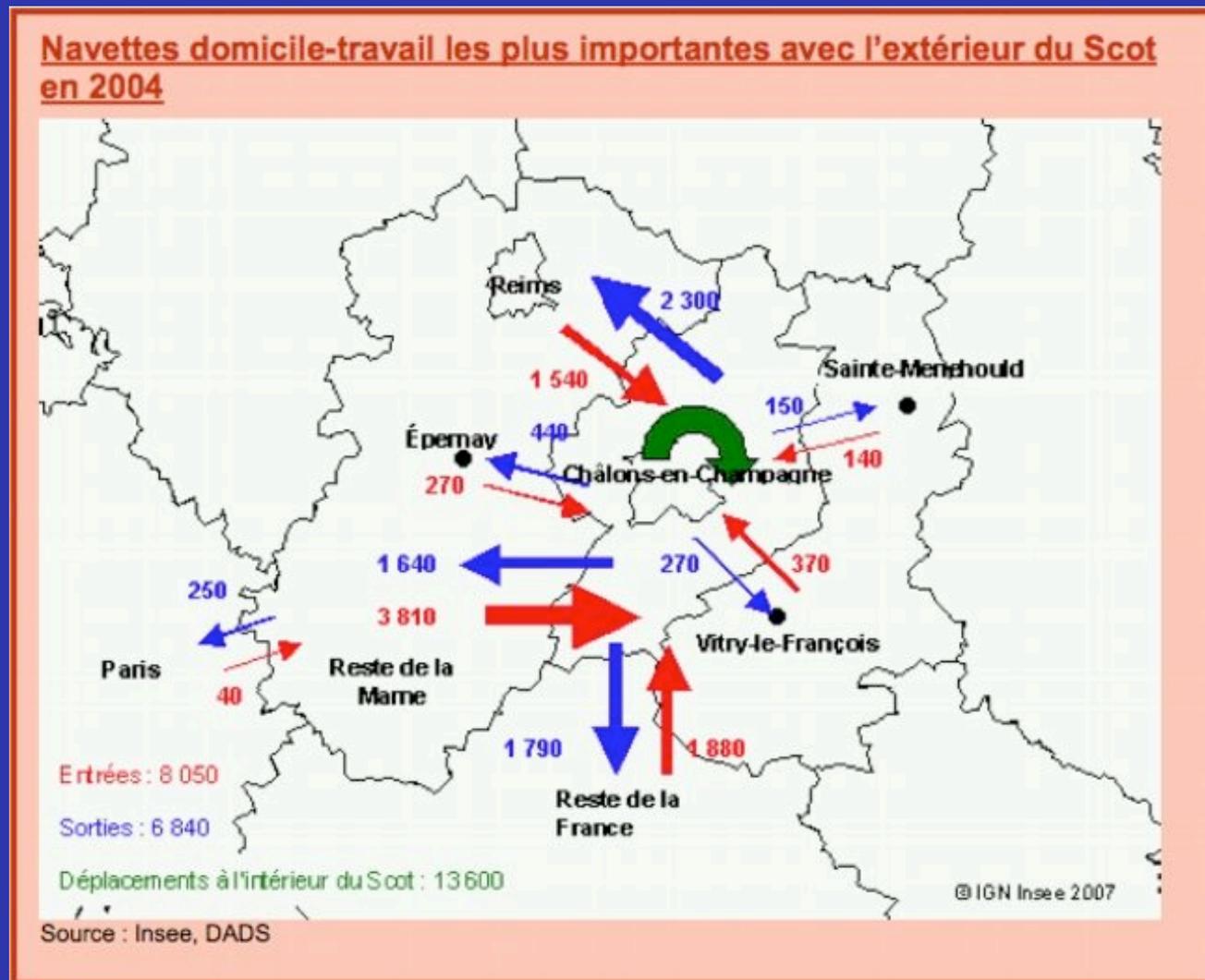
Vatry

- Une infrastructure bénéficiant d'avantages concurrentiels importants.
- 3ème aéroport de fret de Province en 2007.
- Un trafic passagers de 4 506 en 2007, qui soulève la question de la desserte ferroviaire à grande vitesse pour envisager un développement de ce trafic.



4. Les pôles d'emploi et les déplacements domicile/travail

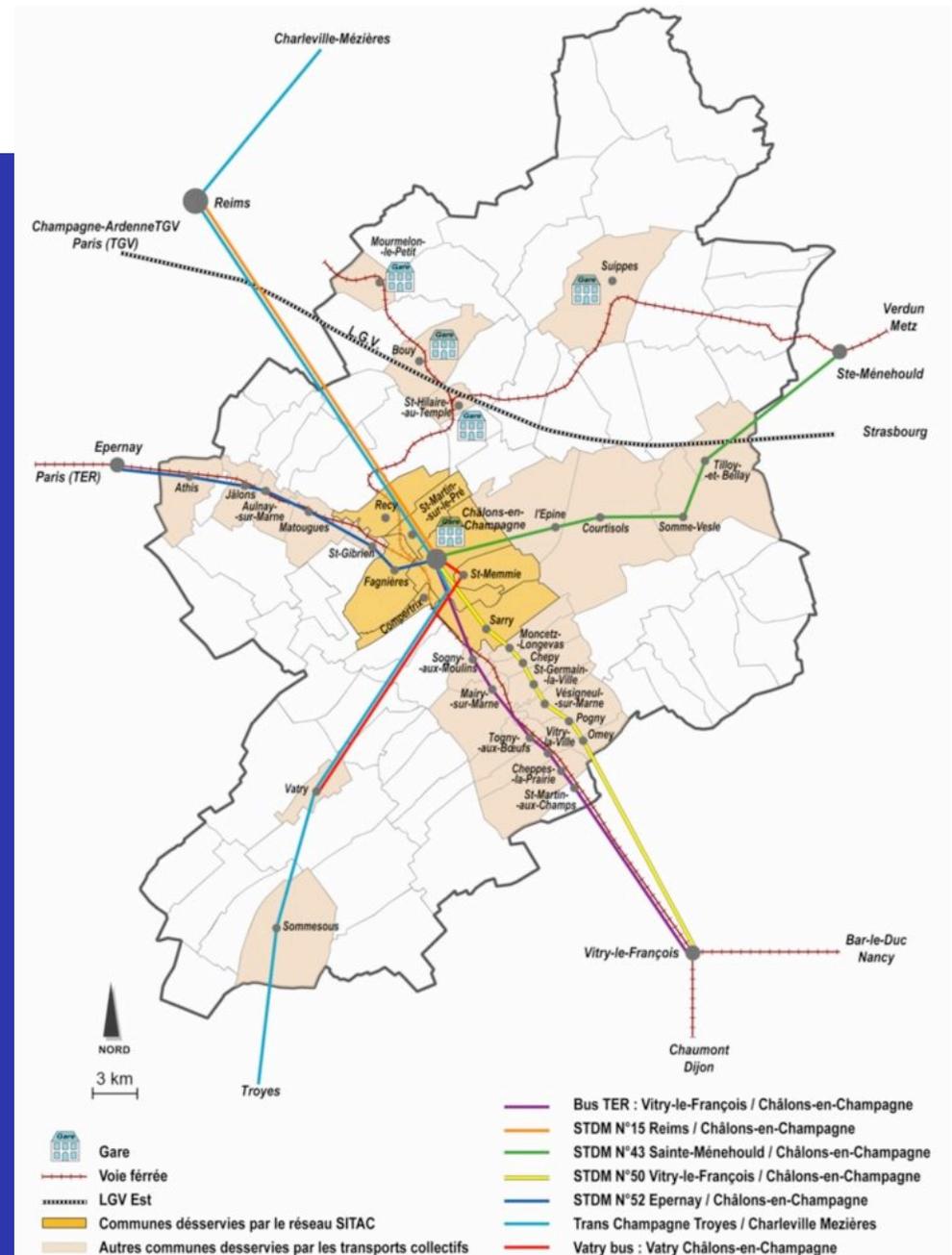
- Une augmentation des flux inter et intra SCOT.
- La Communauté d'agglomération concentre 80% des offres d'emploi.



5. Les transports collectifs

Une organisation autour de trois offres :

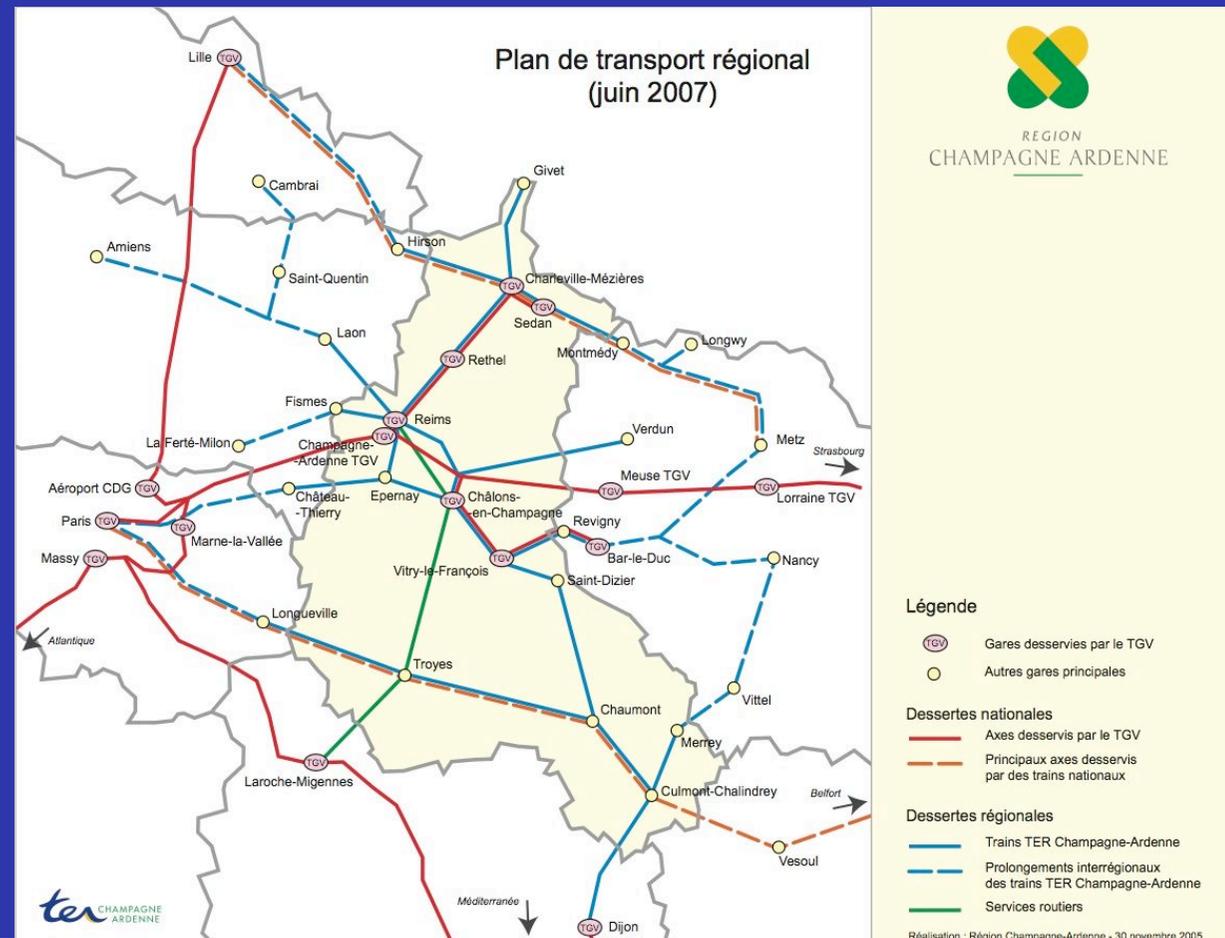
- transport ferroviaire
- transports routiers interurbains :
 - La ligne TransChampagneArdenne qui complète l'offre SNCF
 - Les lignes régulières départementales, essentiellement scolaires et à faible fréquence
- réseau urbain (SITACBUS) de la Communauté d'agglomération.



5. Les transports collectifs

Le transport ferroviaire

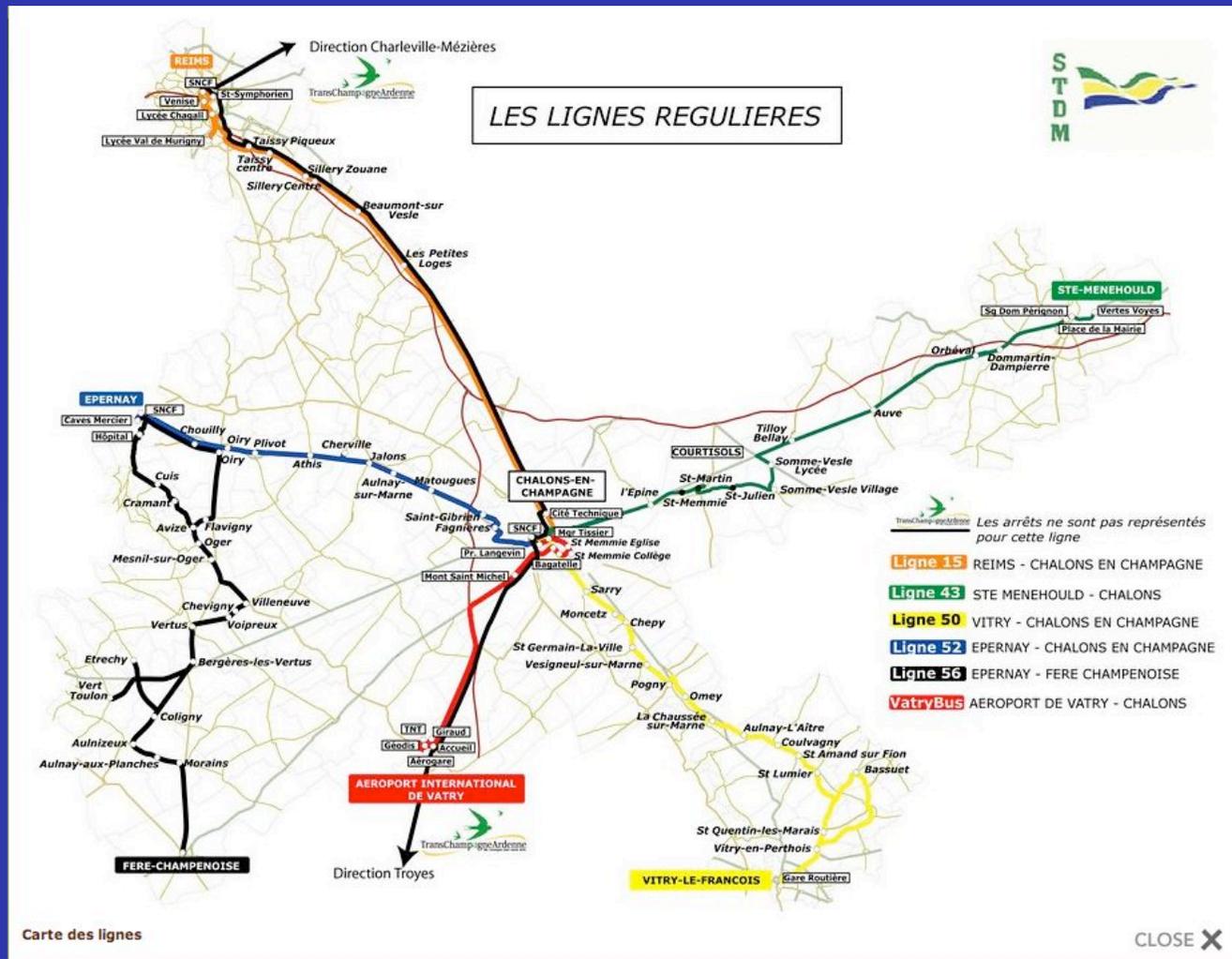
- 5 gares ou points d'arrêts sur le territoire.
- Mais un problème de desserte à Mourmelon-le-Grand, la gare se situant sur la commune plus petite de Mourmelon-le-Petit.
- Un changement profond depuis 2007 avec l'arrivée du TGV Est.
- Enjeux :
 - Amélioration des temps de trajet et des fréquences entre Reims et Châlons.
 - Amélioration de la liaison vers Champagne-Ardenne TGV.
 - Amélioration des liaisons vers l'Est (rupture de charge à Bar-le-Duc).



5. Les transports collectifs

Les transports routiers interurbains

- Une organisation complexe face à la multitude d'acteurs (organismes et exploitants).
- Une ligne TransChampagneArdenne complémentaire à l'offre TER de la SNCF.
- Une desserte spécifique du site de Vatry.
- Des lignes régulières départementales à fréquence réduite dont la clientèle est à 98% scolaire.

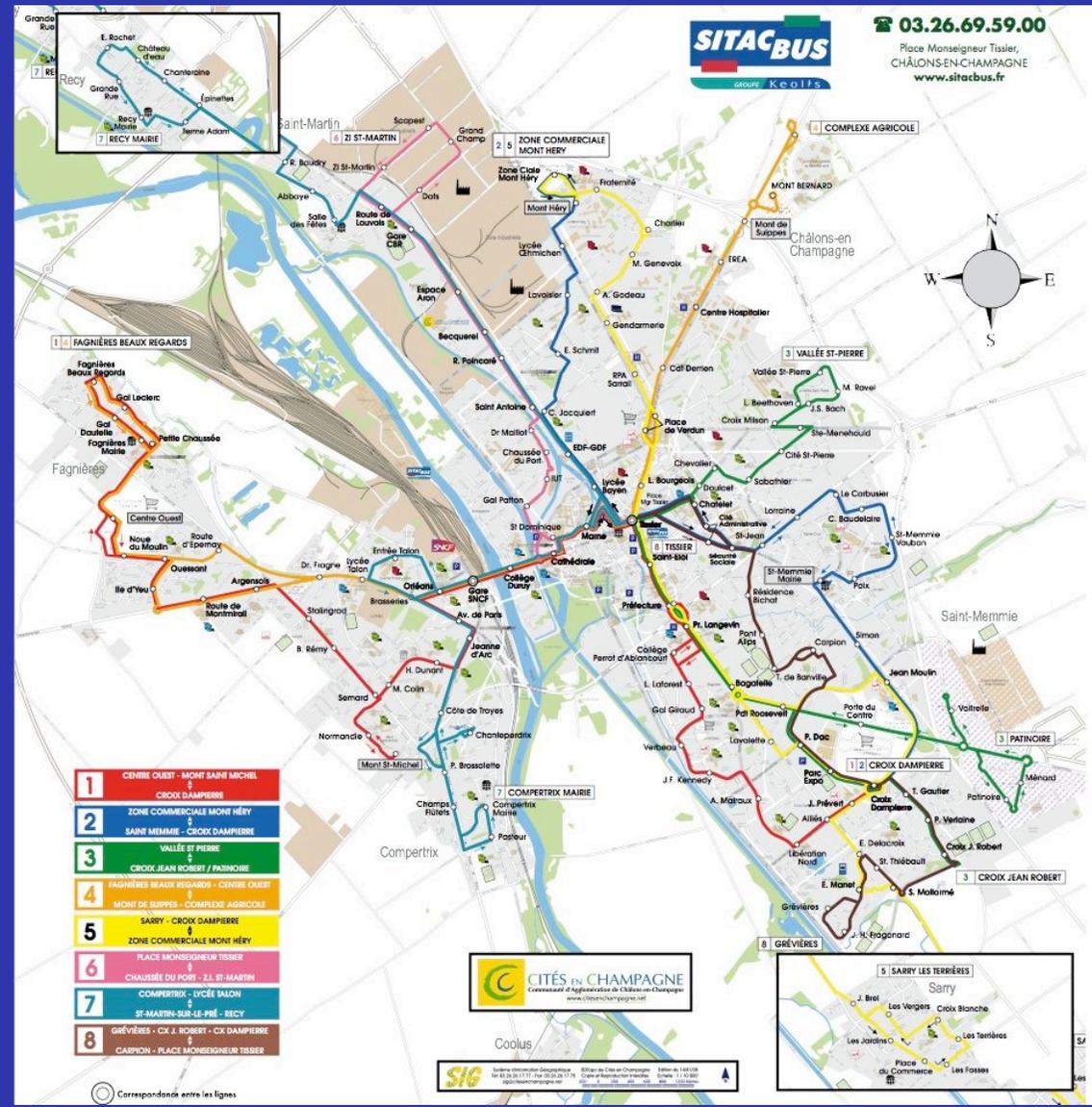
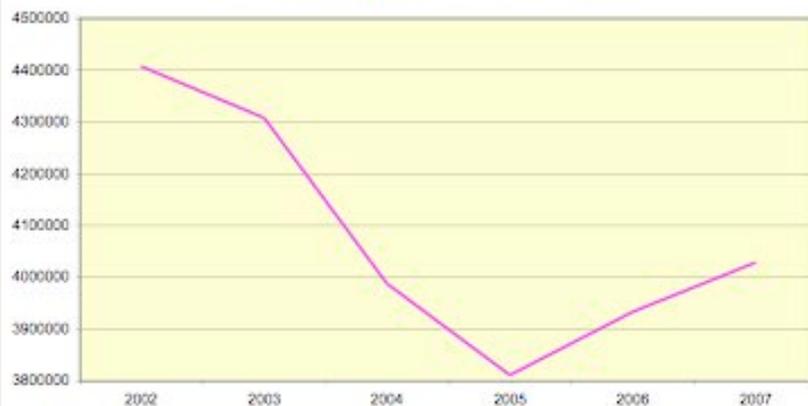


5. Les transports collectifs

Le réseau urbain de la CAC

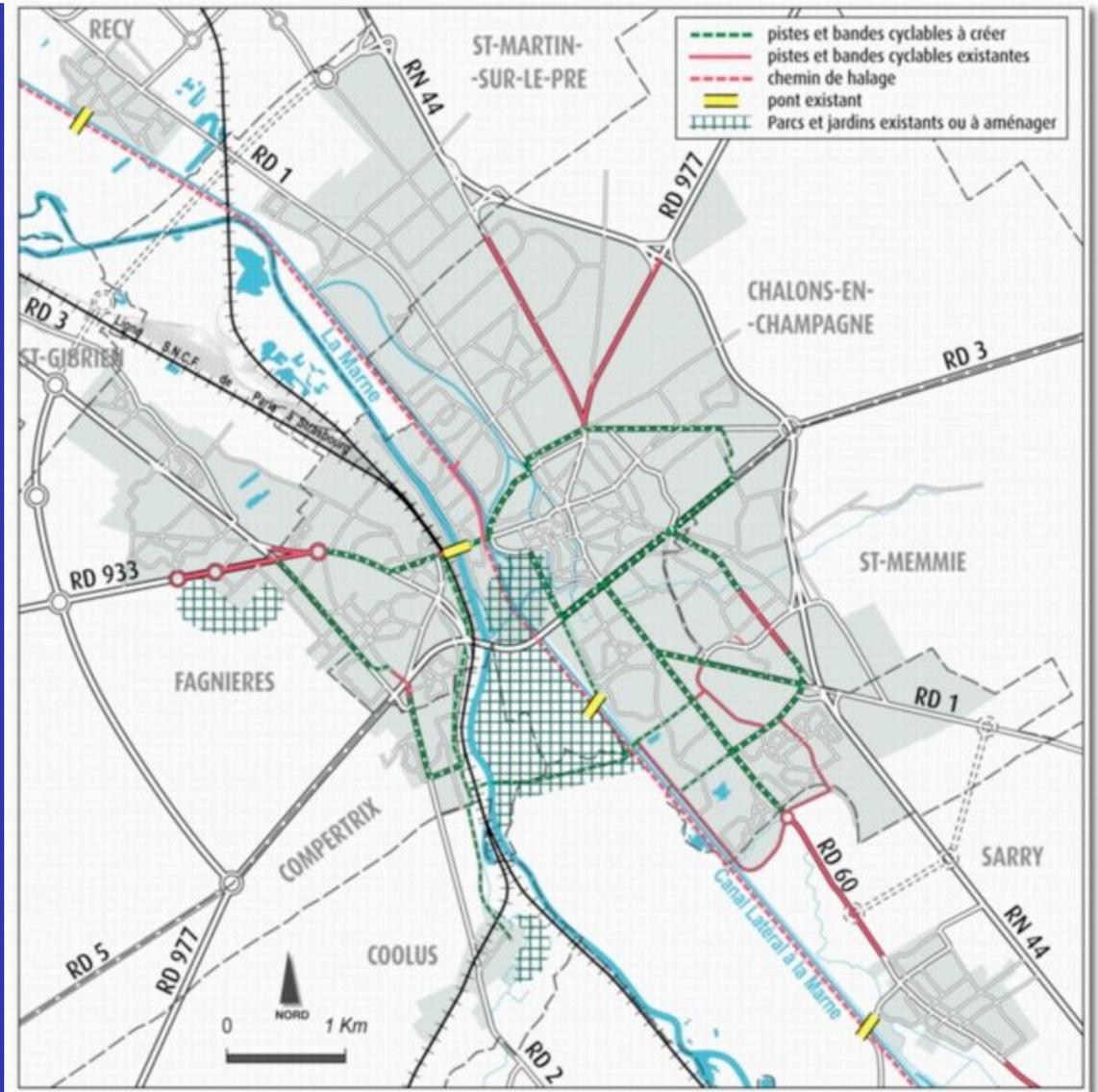
- 7 communes desservies.
- Couverture de la quasi-totalité de la zone urbanisée.
- Une fréquentation en hausse depuis 2005.
- Mais une offre qui capte mal la clientèle salariée.

Evolution des voyages sur le réseau SITAC



6. Les déplacements doux

- Les liaisons d'intérêt national ou régional, à fort potentiel touristique, ne sont pas encore réalisées.
- Une topographie favorable.
- Le schéma directeur et la charte pour l'environnement de la CAC prévoient déjà la mise en place d'itinéraires (cyclables, piétons).
- Mais les aménagements ne sont pas réalisés.
- D'où un manque de cohérence et de continuité.



Plan du réseau de pistes cyclables existantes et préfiguration du réseau de piste à créer

Transports-déplacements

Thèmes	Echelles territoriales	
	Grande = au-delà du Pays	Moyenne = celle du Pays
Marchandises 	① Quel positionnement multimodal du Pays à long terme ? → liaison régionale ferrée nord-sud ? → desserte TGV de Vatry ? → la voie d'eau ?	④ Mobilités tous modes pour tous – Equité du service rendu, quel arbitrage ? → + et mieux de polarités et d'armature urbaine. → + et mieux de services de transport vers/depuis le pôle de rang 1 : Châlons-en-Champagne.
Passagers	② Conséquences pour Vatry ? → du <i>low-cost</i> ? ③ Le niveau de service des liaisons ferroviaires du Pays ↔ Reims ↔ l'Est ?	⑤ Quelles ambitions et contenu pour un schéma de liaisons douces : objectifs qualité – aménités de la vie ?
Un territoire des mobilités durables	Les réponses aux questions de ① à ⑤ ont des conséquences à cet égard	