

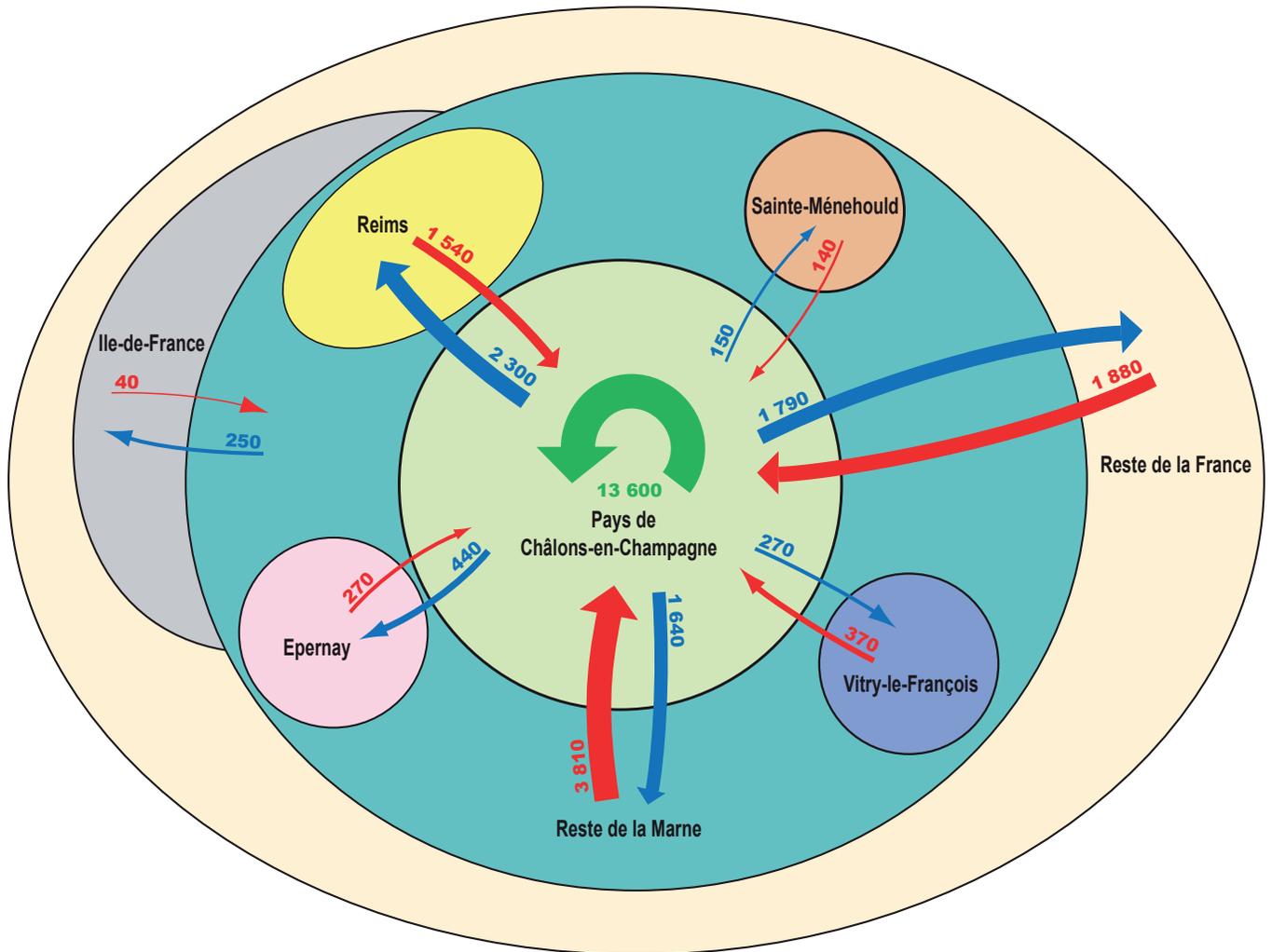
# 9

## DÉPLACEMENTS

111

- 46. Déplacements domicile - travail en 2004
- 47. Réseau de transport collectif
- 48. Projet de réseau véloroutes et voies vertes
- 49. Trafic routier en Champagne-Ardenne en 2006
- 50. Trafic journalier de fret ferroviaire en 2006
- 51. Aéroport de Paris - Vatry
- 52. Ports et voies navigables de Champagne-Ardenne

## PRINCIPAUX DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2004



**Entrées : 8 050**

**Sorties : 6 840**

**Déplacements à l'intérieur du Pays : 13 600**

Source : INSEE - DADS 2004

## Des déplacements pendulaires en augmentation, au solde global positif

### Les déplacements pendulaires entre le Pays de Châlons-en-Champagne et l'extérieur

**E**n 2004, le Pays de Châlons-en-Champagne voit entrer chaque jour sur son territoire 8 050 actifs qui n'y résident pas, soit 22 % de l'ensemble de ses salariés. Les navettes à destination du Pays de Châlons-en-Champagne et en provenance de Reims sont les plus importantes, bien supérieures à celles en provenance de Vitry-le-François, Epernay et Sainte-Ménéhould.

Dans l'autre sens, ce sont 6 840 actifs résidant dans le Pays de Châlons-en-Champagne qui partent travailler à l'extérieur du territoire, Reims et son agglomération attirant un tiers d'entre eux. Les habitants des communes en dehors de l'agglomération châlonnaise partent davantage travailler en dehors du Pays de Châlons-en-Champagne que les habitants de la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne.

Au-delà des limites départementales, les déplacements pendulaires sont relativement importants mais s'équilibrent à peu près dans les deux sens.

Au total, le solde entre les navetteurs entrants et sortants est positif (+ 1 210). Malgré une augmentation de 50 % des déplacements domicile-travail entre le Pays de Châlons-en-Champagne et l'extérieur (tous sens confondus), le solde de navetteurs est resté stable entre 1999 et 2004. Parmi ces déplacements, les échanges avec Reims et Epernay restent cependant déficitaires.

### Les déplacements pendulaires internes au Pays de Châlons-en-Champagne

**L**es principaux déplacements domicile-travail se font à l'intérieur même du Pays de Châlons-en-Champagne : 13 600 actifs se déplacent chaque jour entre leur lieu de résidence et de travail au sein du territoire. Ces déplacements se font en grande partie au sein même de la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne, là où se concentrent huit emplois salariés sur dix et les deux tiers des habitants du territoire.

4 000 actifs qui résident dans le Pays de Châlons-en-Champagne hors agglomération châlonnaise vont travailler dans la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne. Les déplacements dans ce sens sont en constante augmentation (+ 40 % entre 1999 et 2004). Dans le sens inverse, les actifs sont trois fois moins nombreux à faire le trajet quotidiennement.



## Un réseau desservant principalement l'agglomération châlonnaise

Le réseau de transport collectif inter-urbain du Pays de Châlons-en-Champagne est composé :

- du réseau ferré SNCF (cinq gares présentes sur le territoire dont une gare principale à Châlons-en-Champagne, deux gares à suippes et Mourmelon-le-Petit et deux points d'arrêts à Bouy et Saint-Hilaire-au-Temple). Ce trafic est essentiellement centré sur Châlons-en-Champagne ;

- du réseau de bus interurbains gérés principalement par la Société des Transports Départementaux de la Marne (STDM) avec sept lignes régulières, à faible fréquence et à usage essentiellement scolaire et par le TransChampagne du Conseil Régional;

- du réseau urbain de la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne (SITAC), desservant sept communes de l'agglomération châlonnaise et représentant 6 % des déplacements au sein de ce territoire.

Ces trois réseaux permettent ainsi de desservir directement 34 des 92 communes du territoire, essentiellement celles localisées le long de la Marne.



Transport collectif dans l'agglomération châlonnaise

Les déplacements internes au territoire s'effectuent majoritairement en voiture particulière en raison du manque d'alternatives pour la plus grande partie des communes du Pays de Châlons-en-Champagne. Au vu de la faible densité de population dans de nombreuses communes, notamment dans le secteur Sud, la desserte de ces dernières par les transports collectifs, quand elle existe, est très peu efficace (faible fréquence) et concerne essentiellement le public scolaire.

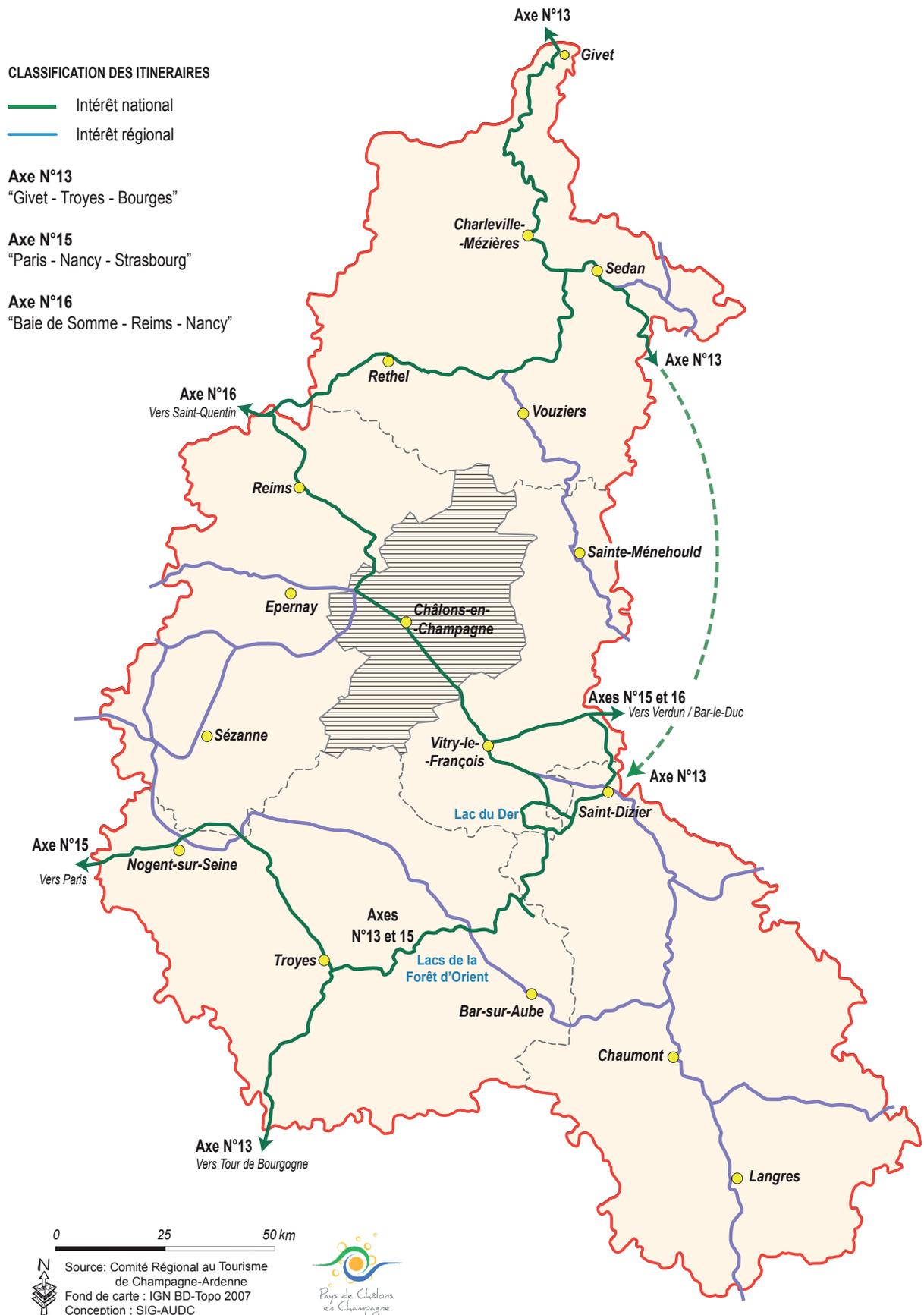
L'offre en transports collectifs est beaucoup plus développée dans l'agglomération châlonnaise et sa couronne péri-urbaine, où la densité de population plus importante garantit une efficacité minimale du réseau.

Cependant, au sein même des communes desservies par les transports collectifs, notamment dans la ville centre, l'organisation du réseau (horaires, localisation des pôles d'échanges par rapport aux points de centralité de la ville...) ne facilite pas suffisamment l'intermodalité, c'est-à-dire les changements au sein du réseau ou avec d'autres modes de déplacements.

Gare routière de Châlons-en-Champagne



# 48. Projet de réseau véloroutes et voies vertes



## Des itinéraires à développer pour une pratique touristique et quotidienne

Identifiée comme l'une des priorités du Schéma régional pour "l'Aménagement, le Développement et l'Organisation Touristique" de Champagne-Ardenne adopté en 2006, la constitution d'un réseau cyclable régional, intégré aux réseaux national et européen, correspond à une demande croissante et s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable.

La Champagne-Ardenne, qui inscrit dans son projet de réseau cyclable 400 km de voies vertes, est concernée par trois itinéraires parmi lesquels l'axe Baie de Somme – Reims – Nancy qui traverse plus particulièrement le Pays de Châlons-en-Champagne.

Cet itinéraire emprunte tour à tour le canal de l'Aisne à la Marne, le canal latéral à la Marne et le canal de la Marne au Rhin, permettant ainsi de desservir les agglomérations rémoise, châlonnaise et vitryate.



Itinéraire cyclable à Sarry

En complément des schémas national et régional, le Comité Départemental du Tourisme établit un Schéma départemental des véloroutes et voies vertes inscrivant des itinéraires d'intérêt plus local. Ces itinéraires, une fois mis en œuvre, constitueront une opportunité touristique intéressante pour le Pays de Châlons-en-Champagne ainsi qu'un élément structurant en termes de loisirs.

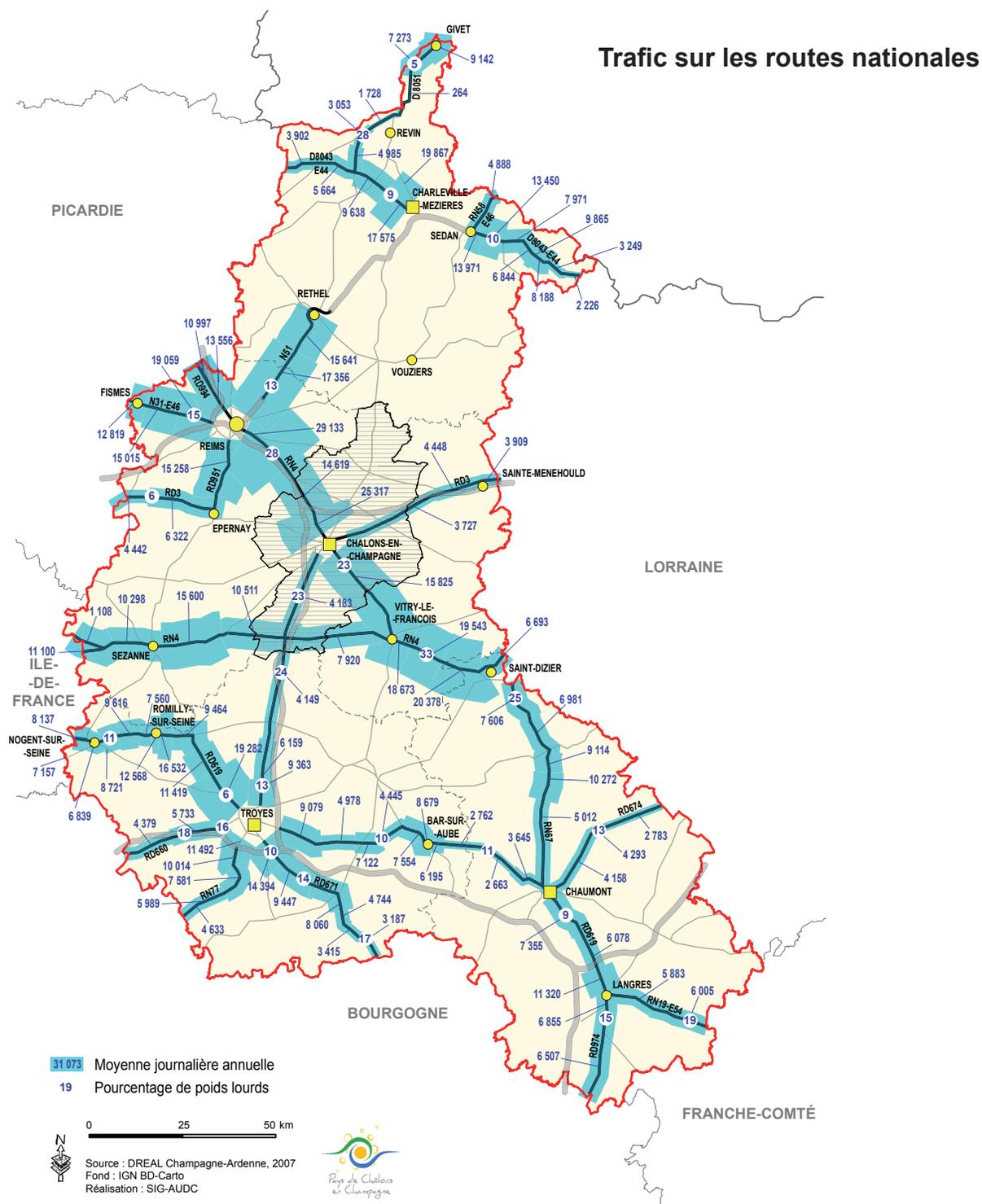
En termes de mobilité quotidienne, la part du vélo reste très faible malgré une topographie favorable du territoire. Ce mode de déplacement pourrait pourtant être utilisé pour une grande partie des déplacements quotidiens dans la mesure où plus de 40 % des déplacements en voiture sont effectués sur des parcours de moins de 2 km.

La mise en cohérence des aménagements existants, dans la perspective de créer un véritable réseau continu et sécurisé d'itinéraires cyclables, apparaît nécessaire à l'encouragement de la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail.

### **Pour mémoire :**

**Une véloroute** est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

**La voie verte** est une route *exclusivement réservée* à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (Code de la route).



### Un trafic routier essentiellement concentré sur la R.N. 44 et les autoroutes

La R.N. 44, artère structurante du Pays de Châlons-en-Champagne, est la route qui concentre le plus de trafic sur le territoire. C'est d'autant plus le cas sur la portion entre Châlons-en-Champagne et l'échangeur de La Veuve (l'une des portions les plus fréquentées de la Région Champagne-Ardenne), celui-ci permettant d'accéder à l'autoroute depuis l'agglomération.

Sur cette portion, on dénombre ainsi plus de 25 000 véhicules par jour en moyenne. La portion entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François accueille quant à elle près de 16 000 véhicules en moyenne journalière annuelle.

## Trafic sur les autoroutes



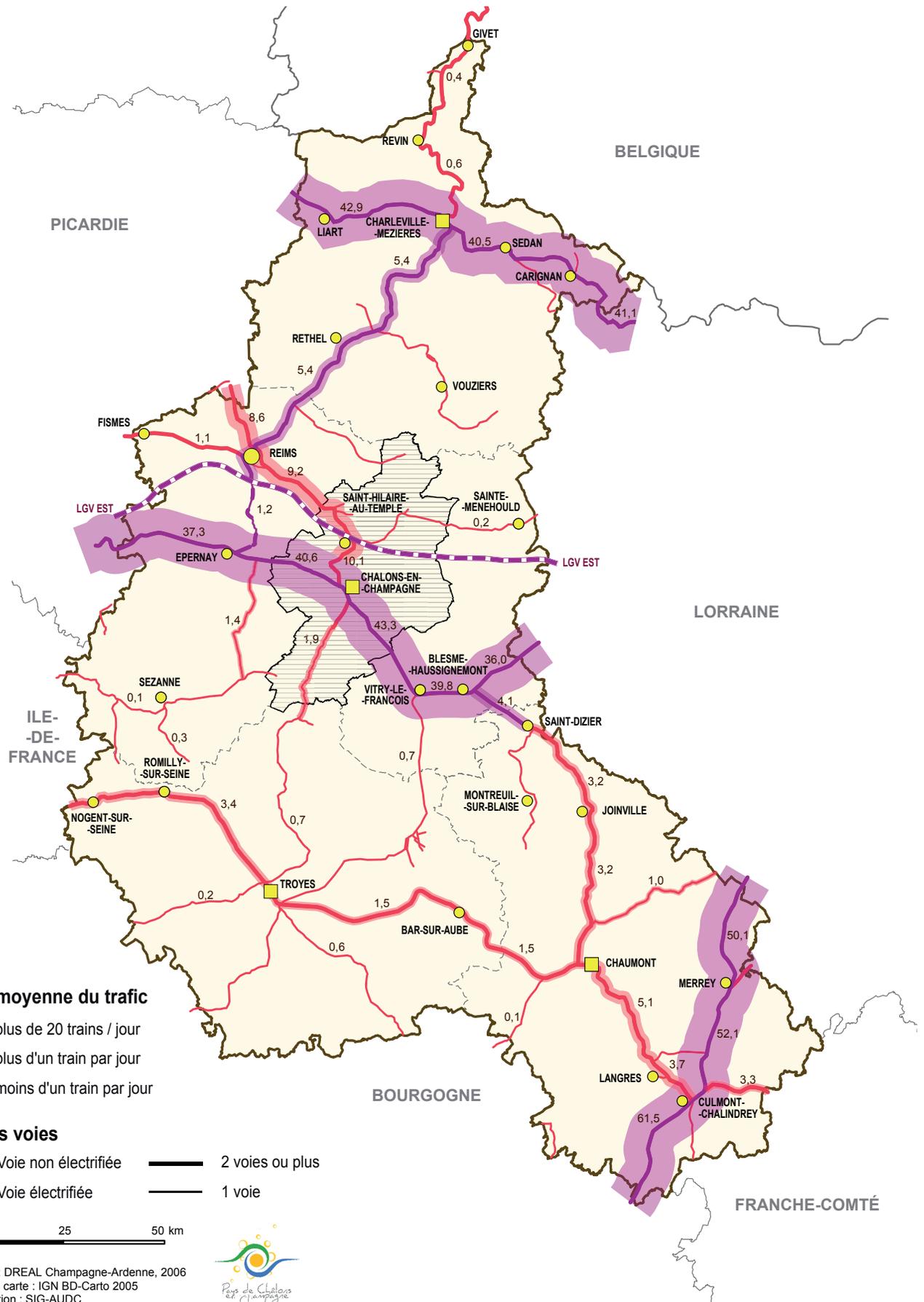
Le Pays de Châlons-en-Champagne est desservi par deux autoroutes Est-Ouest (A. 4) et Nord-Sud (A. 26) accessibles depuis six échangeurs dont l'un permet de rejoindre l'Aéroport de Paris-Vatry.

Sur les autoroutes A. 4 et A. 26, le trafic provenant de Reims se divise en parts égales à la bifurcation des

Grandes-Loges avec environ 15 000 véhicules par jour en moyenne sur ces deux infrastructures.

La part des poids lourds dans le trafic est plus élevée sur les routes nationales que sur les autoroutes : elle représente près de 30 % du trafic sur la R.N. 44 contre seulement 18 % du trafic sur les autoroutes A. 4 et A. 26.

# 50. Trafic journalier de fret ferroviaire en 2006



## Un trafic essentiellement interrégional et orienté Est-Ouest

**L**e trafic de fret ferroviaire est principalement orienté Est-Ouest, suivant ainsi les lignes du réseau principal qu'empruntent également les passagers, à l'exception de la Ligne à Grande Vitesse Est qui n'accueille pas de trafic de marchandises.

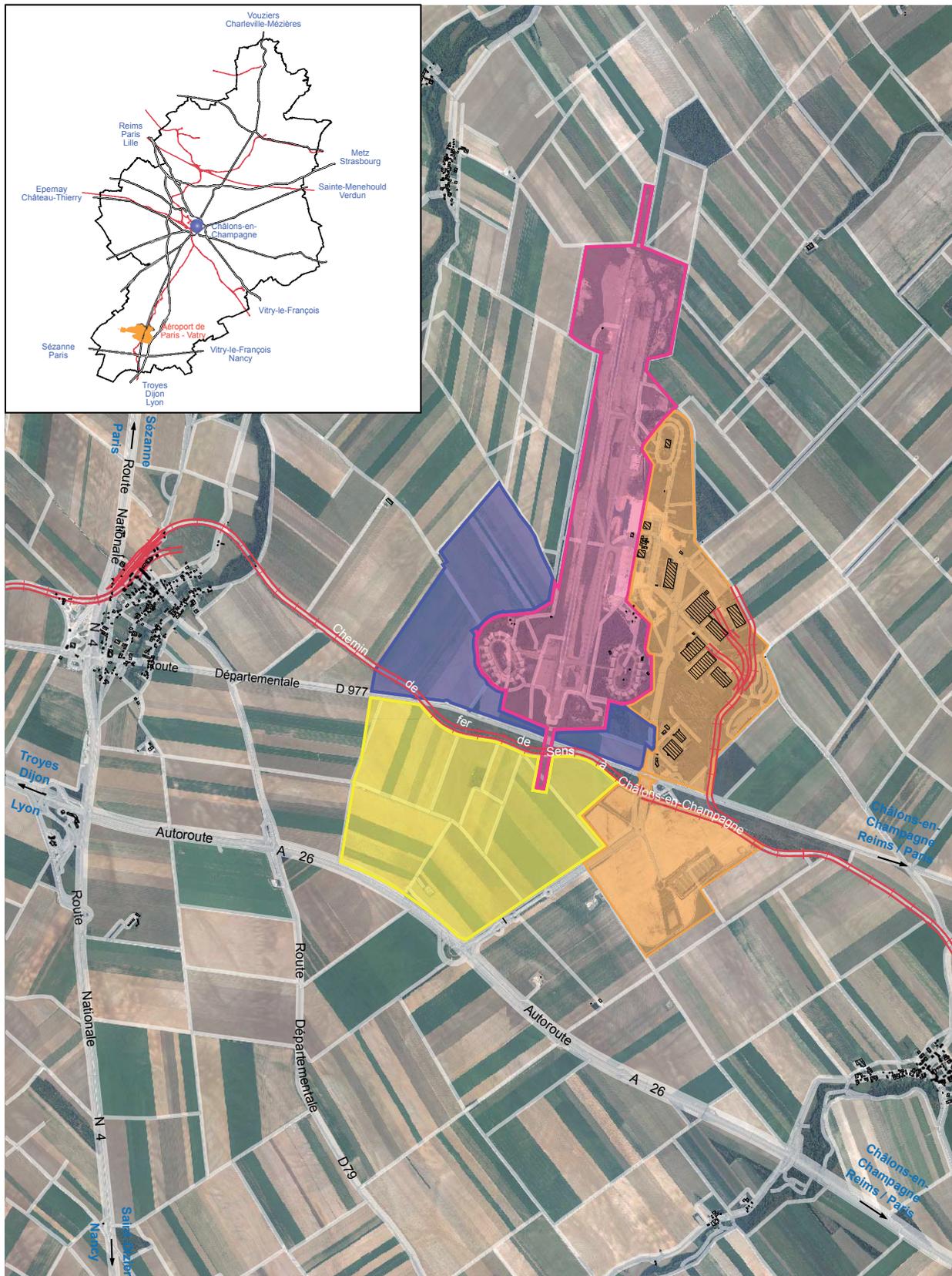
Le réseau capillaire est en revanche de qualité bien moindre et supporte un faible trafic. La liaison Châlons-Vatry-Troyes, d'un linéaire proche de 90 km, présente les caractéristiques suivantes :

- double voie non électrifiée entre Châlons et Nuisement-sur-Cooles, puis voie unique non électrifiée jusqu'à Troyes ;
- vitesse maximale des trains de 40 km/h ;
- une cinquantaine de passages à niveau.

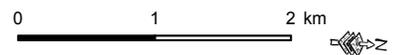
Ce réseau supporte le trafic "cargo" actuel (trafic pour lequel le temps de trajet importe moins que la qualité de service, comme les granulats), mais il est considéré comme obsolète et ne pouvant pas accueillir un développement du trafic.

Le projet de schéma national des infrastructures de transport terrestre prend en compte la modernisation de la desserte de l'Aéroport de Paris-Vatry au titre des projets à engager avant 2020.

# 51. Aéroport de Paris - Vatry



- |  |  |
|--|--|
|  Zone aéroportuaire         |  Réserve foncière |
|  Zones d'activités          |  Réseau ferré     |
|  Zone d'activités en projet |  Réseau routier   |



Source : Conseil Général de la Marne, 2010  
 Fond de carte : IGN BD Ortho 2008, BD Topo 2009  
 Conception : SIG - AUDC

## Un aéroport qui se positionne entre fret et passagers

**S**itué dans le Sud du Pays de Châlons-en-Champagne, l'Aéroport de Paris-Vatry est un atout considérable pour le territoire.

Ouvert à la circulation aérienne en janvier 2000, il est devenu en quelques années le 3ème aéroport de fret de province avec 41 000 tonnes traitées en 2008 en tirant parti d'avantages concurrentiels uniques en Europe :

- une localisation à 150 km à l'Est de Paris et à l'écart de zones fortement urbanisées ;
- une plateforme multimodale reliée fer-route, associant un aérodrome de catégorie A, une plateforme logistique, plusieurs grandes zones d'activités (265 ha pour la zone n°1 et 157 ha pour la zone n°2) et plus de 200 ha de réserves foncières ;
- une piste de 3 860 m pouvant accueillir les plus gros porteurs par tous temps ;
- une capacité annuelle de 120 000 tonnes de fret avec deux aérogares comprenant un centre dédié aux denrées périssables qui est l'un des plus grands et des plus modernes d'Europe ;
- une capacité annuelle de 600 000 passagers qui permet à l'aéroport de se positionner de plus en plus sur le "low-cost" passager, notamment à destination de pays d'Europe du Nord.



Aéroport de Paris - Vatry

Par ailleurs, la modernisation des transports terrestres dans le cadre du projet de schéma national des infrastructures renforcera la relation entre l'aéroport et la ville de Paris et devrait constituer un atout essentiel dans la réussite des partenariats entre l'aéroport et le parc d'attraction Disneyland ou des aéroports étrangers de fret (notamment chinois).

L'impact économique de l'aéroport sur le territoire est d'ores et déjà significatif avec une cinquantaine d'établissements et plus d'un millier d'emplois. L'équipement semble avoir trouvé son véritable positionnement en articulant ses activités entre le transport de fret et le transport de voyageurs en low-cost.

## 52. Ports et voies navigables de Champagne-Ardenne



## Un réseau fluvial bien relié mais dont le gabarit limite la navigation

La situation de la Champagne-Ardenne en matière de transport fluvial est éminemment paradoxale. Les 634 km de voies navigables de cette région représentent un septième du réseau national, en ayant l'avantage d'être connecté au réseau fluvial européen, soit 20 000 km de voies navigables en Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Autriche. Mais aucun port fluvial de la Région ne se classe parmi les 50 premiers de France et la part du transport fluvial dans le transport régional de marchandises ne dépasse pas 1%. Cette situation s'explique pour partie par la structure du réseau qui ne compte quasiment que des voies au gabarit Freycinet autorisant le passage de bateaux d'une longueur de 38,50 m maximum.

À l'échelle du Pays de Châlons-en-Champagne, le tirant d'eau du canal latéral à la Marne est par ailleurs limité à 1,80 m, ce qui ne permet pas de charger les péniches au-delà de 250 tonnes. La modernisation de cette voie d'eau, avec un enfoncement porté à 2,20 m, permettrait de porter la charge à 320 tonnes.

Deux ports desservent le Pays de Châlons-en-Champagne : Condé-sur-Marne et Châlons-en-Champagne. Des marchandises sont également déchargées ou expédiées depuis les sites économiques ou silos d'Omey, Pogny et Saint-Germain-la-Ville. Les flux des deux ports ont représenté un transport de 44 339 tonnes en 2006, soit un résultat en nette diminution par rapport aux années précédentes.

Le trafic pondéral à l'écluse de Châlons-en-Champagne (181 944 tonnes en 2007) concerne en premier lieu les produits céréaliers et traduit une situation essentiellement exportatrice. Cette situation induit un "déficit de cale", car les marinières sont obligés d'effectuer un trajet aller à vide et, par conséquent, desservent moins régulièrement cette partie du territoire régional.

Le réseau fluvial champenois et ses connexions avec l'Europe

