



# Mobilité et déplacements dans le Pays de Châlons-en-Champagne

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT  
DU PAYS DE  
CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE



**Commission 1 : Les services à la population**



# ÉDITORIAL



Le Pays de Châlons-en-Champagne, reconnu officiellement le 20 septembre 2010, a su peu à peu devenir un acteur important pour notre territoire en incarnant les liens et les échanges quotidiens qui existent au sein des bassins de vie de Châlons-en-Champagne, de Mourmelon-le-Grand et de Suippes.

La création du Conseil de développement, organe de consultation et de concertation, contribue à favoriser le développement de cette dynamique entre communes urbaines, périurbaines et rurales.

Lieu de débats toujours courtois et fructueux, le Conseil de développement est un laboratoire d'idées et une force de propositions au service des élus du Pays de Châlons-en-Champagne.

La première commission, que j'ai l'honneur de présider et d'animer, est chargée des services à la population et s'est intéressée à la question des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux dans le cadre de sa première saisine. Ces territoires cumulent en effet les difficultés en termes d'accès aux services quotidiens compte tenu de leur éloignement et de leur faible densité de population qui place très vite le transport collectif en limite d'efficacité.

Réduire la dépendance à la voiture individuelle reste néanmoins un enjeu majeur pour les habitants du Pays de Châlons et c'est pour apporter des réponses à cet objectif que la commission s'est attachée à mieux connaître les besoins des populations les plus fragiles et à rechercher des pistes de solutions.

Ce sujet complexe, nécessitant de comprendre les motivations et les comportements des individus et les contraintes économiques des autorités organisatrices de transports, a pu dérouter un certain nombre de membres de la commission. L'ampleur de la tâche n'a cependant pas empêché notre groupe de travail de s'investir tout au long de l'année pour tenter de répondre à la question posée et permettre la réalisation de ce rapport qui, je l'espère, apportera quelques idées nouvelles aux lecteurs comme aux décideurs.

Au moment de clore cette première saisine, mes remerciements s'adressent :

- aux membres de la commission pour leur engagement et aux intervenants qui ont bien voulu partager leurs connaissances lors de nos réunions ;
- au Syndicat mixte du SCoT et du Pays de Châlons-en-Champagne pour l'opportunité qu'il a su donner à la société civile de pouvoir contribuer à l'amélioration de la qualité de vie du Pays de Châlons ;
- à l'Agence d'Urbanisme et de Développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne pour le soutien technique apporté à la commission.

Je vous souhaite bonne lecture et espère que le travail de notre commission saura vous convaincre que des solutions existent en matière de services de mobilité dans nos territoires et que la fatalité n'a pas de raison d'être.

**Josselyne MACHET**,  
Présidente de la première commission  
du Conseil de développement



---

# SOMMAIRE

---

<b>Introduction.....</b>	<b>p 1</b>
Saisine du Syndicat mixte .....	p 1
<b>I. Eléments de contexte et enjeux de la mobilité .....</b>	<b>p 2</b>
Définition de la mobilité .....	p 2
Présentation générale du territoire .....	p 2
Une répartition démographique très inégale et peu encline au développement des réseaux de transport collectif .....	p 3
Des pôles économiques inégalement répartis sur le territoire.....	p 4
Les grandes infrastructures de transport .....	p 5
Les déplacements .....	p 7
Problématique et enjeux du territoire .....	p 7
<b>II. Diagnostic / Etat des lieux .....</b>	<b>p 9</b>
Méthodologie utilisée.....	p 9
L'offre de transport dans le Pays de Châlons-en-Champagne.....	p 10
Une offre de transport en évolution.....	p 12
Les contraintes à la mobilité et au développement des moyens de transport .....	p 13
Analyse des potentialités liées au développement des solutions de transport dans le Pays de Châlons-en-Champagne .....	p 15
<b>III. Plan d'actions .....</b>	<b>p 16</b>
Orientations.....	p 16
Plan d'actions synthétique.....	p 16
Fiches action détaillées .....	p 22
Autres pistes d'actions possibles .....	p 26
<b>IV. Annexes .....</b>	<b>p 27</b>
Annexe 1 : Questionnaire .....	p 27
Annexe 2 : Grilles d'analyse .....	p 32
<b>V. Bibliographie .....</b>	<b>p 35</b>



# Introduction

## ♦ Cadre de la saisine du syndicat mixte

L'attractivité du Pays de Châlons-en-Champagne dépend pour une large part de sa capacité à offrir des emplois et des logements adaptés aux différents parcours résidentiels. Elle dépend également de sa faculté à assurer à tous les habitants des conditions d'accès satisfaisantes aux services de la vie quotidienne.

Dans un territoire en grande partie rural, et dont une grande partie de la population n'habite pas l'agglomération centre, la définition d'une offre de transports prenant en compte la mobilité au sein du pays, les enjeux touristiques, culturels et les fonctions métropolitaines du territoire est un élément majeur de l'aménagement du territoire.

Après avoir envisagé de conduire une réflexion visant à renforcer l'efficacité de l'offre de transports du pays, le Syndicat mixte a décidé de s'associer aux Pays d'Epernay et de Reims, au Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims et aux Communauté d'agglomération de Cités en Champagne et de Reims Métropole pour conduire une étude sur les mobilités durables.

Cette étude, commune aux bassins de vie châonnais, rémois et sparnacien soit un territoire de 355 communes et une population d'environ 500 000 habitants, doit répondre aux objectifs suivants :

- identifier les enjeux actuels et en devenir en matière de déplacements,
- permettre aux territoires de s'appropriier ces enjeux,
- mettre en évidence les dysfonctionnements (zones blanches, saturation, insuffisance du cadencement, ...),
- proposer des scénarios d'évolution et une sélection d'actions permettant une amélioration perceptible par tous de la situation sur ces territoires,
- établir un document de référence commun et partagé par les six territoires.

Cette étude devait initialement être engagée au début de l'année 2012 pour une durée de 14 mois. En définitive, elle débutera en mars 2013 et s'achèvera en décembre de la même année.

En complément de cette démarche innovante s'affranchissant des limites administratives, le Syndicat mixte du SCoT et du Pays de Châlons-en-Champagne avait souhaité que le Conseil de développement puisse apporter sa contribution en travaillant parallèlement à une identification plus fine des besoins de déplacement en se basant principalement sur le vécu et le ressenti des acteurs de terrain.

En effet, la proximité que les membres du conseil de développement entretiennent avec les habitants, les élus et le milieu associatif permet d'accéder à des informations qui ne peuvent pas être décelées par une étude de type quantitative.

Le travail de réflexion et de proposition mené par le Conseil de développement doit donc être considéré comme complémentaire à l'étude menée sur la mobilité au sein des bassins de vie rémois, sparnacien et châonnais. Le Syndicat mixte veillera d'ailleurs à ce qu'au moins un représentant de la première commission du conseil de développement soit associé au comité de pilotage et ateliers de travail prévus dans le cadre de l'étude des mobilités durables.

# I. Eléments de contexte et enjeux de la mobilité

## ◆ Définition de la mobilité

Le dictionnaire Larousse définit la mobilité de la manière suivante : "*La mobilité peut être assimilée à un changement de résidence (mobilité géographique), ou d'activité économique (mobilité professionnelle). Cette mobilité peut être définitive (déménagement), quotidienne (déplacements domicile-travail) ou occasionnelle (déplacements domicile-loisirs ou vacances).*"

## ◆ Présentation générale du territoire

Le Pays de Châlons-en-Champagne fédère 92 communes regroupées en 10 communautés de communes, une communauté d'agglomération et deux communes isolées.



Le contour et le nombre de ces intercommunalités sont cependant amenés à évoluer avec la réforme de la carte intercommunale. Le territoire du pays, strictement identique à celui du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), correspond aux bassins de vie de Châlons-en-Champagne, de Mourmelon-le-Grand et de Suippes.

Le territoire du Pays présente plusieurs éléments d'identité forts et en même temps complémentaires

- *La Vallée de la Marne* : encadrée par de grands axes de communication combinant la route, la voie ferrée et un canal de navigation, elle constitue l'axe économique et de peuplement du Pays de Châlons. Trente communes, dont la Ville de Châlons-en-Champagne capitale du Département de la Marne et de la Région Champagne-Ardenne bordent ce cours d'eau.
- *Les grandes espaces ruraux et agricoles* : l'essentiel de la Surface Agricole Utile est représenté par des terres arables et le territoire n'est pas concerné par le vignoble de l'AOC Champagne. Le secteur Nord se différencie par la présence des camps militaires de Mourmelon-le-Grand et de Suippes au Nord. La présence de l'Armée constitue un atout indéniable pour le territoire en termes d'emplois avec près de 5 500 personnes. Elle est aussi un élément important à considérer en terme de déplacements.
- *L'aéroport de Paris-Vatry, au Sud-Ouest du territoire* : l'équipement combine deux aéroports pouvant traiter 120 000 tonnes de fret et la capacité d'accueillir 600 000 passagers. La présence de cet équipement, dont le rayonnement dépasse très largement le territoire du pays, est un vecteur de développement du tourisme et peut à long terme générer un développement économique endogène.

#### ♦ Une répartition démographique très inégale et peu favorable au développement du transport collectif

Avec une superficie de 1 863 km<sup>2</sup>, le Pays de Châlons-en-Champagne représente un quart du territoire marnais et s'étend du Nord au Sud, des Ardennes à l'Aube, sur près de 75 km.

Sa population, au 1<sup>er</sup> janvier 2010 est de 97 407 habitants dont 63 624 habitants pour la Communauté d'agglomération Cités en Champagne. Sa densité de population dépasse de peu celle de la Région Champagne-Ardenne (53,4 hab/km<sup>2</sup> contre 51,4 hab/km<sup>2</sup>) mais demeure bien inférieure à celles du Département de la Marne (69,3 hab/km<sup>2</sup>) et de la France métropolitaine (111,4 hab/km<sup>2</sup>). Par ailleurs, cette densité moyenne masque de fortes disparités entre le noyau urbain qui constitue un îlot de forte densité (278,2 hab/km<sup>2</sup>) et le reste du territoire marqué par des espaces de très faibles densités de population, notamment le secteur Sud (7,4 hab/km<sup>2</sup>).

En dehors de l'agglomération de Châlons-en-Champagne, seules les communes de Mourmelon-le-Grand et de Suippes sont en capacité de proposer une offre de services diversifiée.

Au sein du Pays de Châlons-en-Champagne, cette disparité de peuplement pose notamment la problématique de l'accès aux équipements et aux services pour une partie des habitants dans la mesure où :

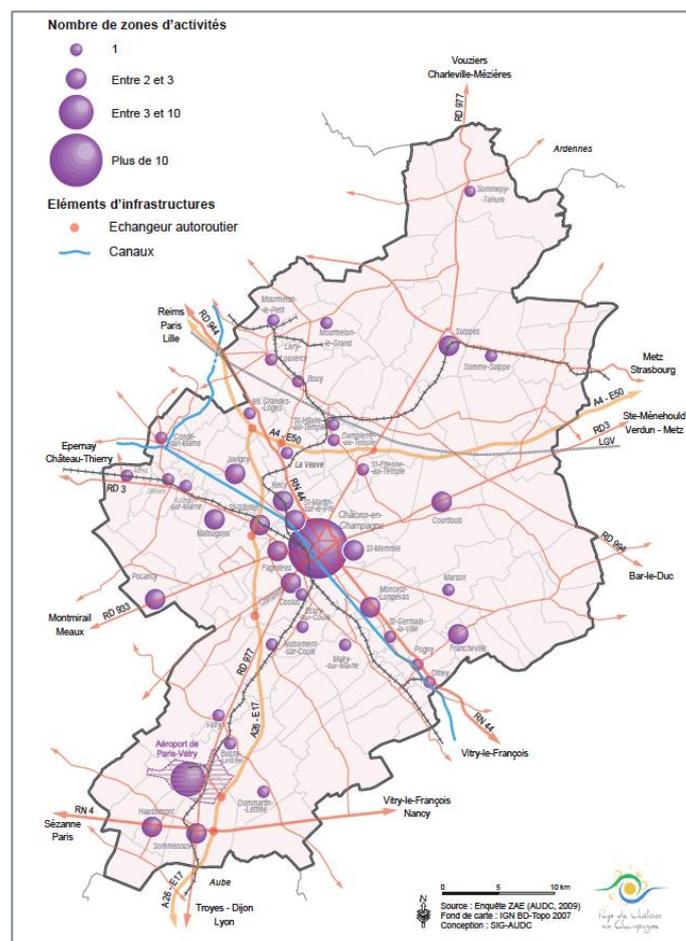
- certains services sont exclusivement proposés à Châlons-en-Champagne ce qui implique un accès difficile pour les habitants les plus éloignés en l'absence d'offres de transports collectifs ;
- la fragilité de la démographie rend difficile le maintien de certains services lorsque les communes et parfois les intercommunalités n'atteignent pas les seuils de population suffisants à leur pérennisation.

#### ♦ Des pôles économiques inégalement répartis sur le territoire

La communauté d'agglomération concentre la moitié des zones d'activités du pays pour plus de 80 % des emplois. Ces zones accueillent principalement des établissements commerciaux, des structures artisanales et des PME. Mais en termes de surface occupée, ce sont les activités industrielles et logistiques qui sont majoritaires.

Le secteur Sud, deuxième secteur économique du territoire avec près de 10 % des zones d'activités du pays représente quant à lui moins de 5 % des emplois. Ces zones d'activités sont caractérisées par des surfaces importantes, favorables à la logistique et sont principalement concentrées dans le pôle de l'Aéroport Paris-Vatry. Ce secteur constitue le principal territoire de projet économique du Pays de Châlons-en-Champagne sur le long terme.

### Les principales zones d'activités du Pays de Châlons



Le secteur périurbain représente 30 % des zones et 5,5 % des emplois pour la plupart à vocation artisanale.

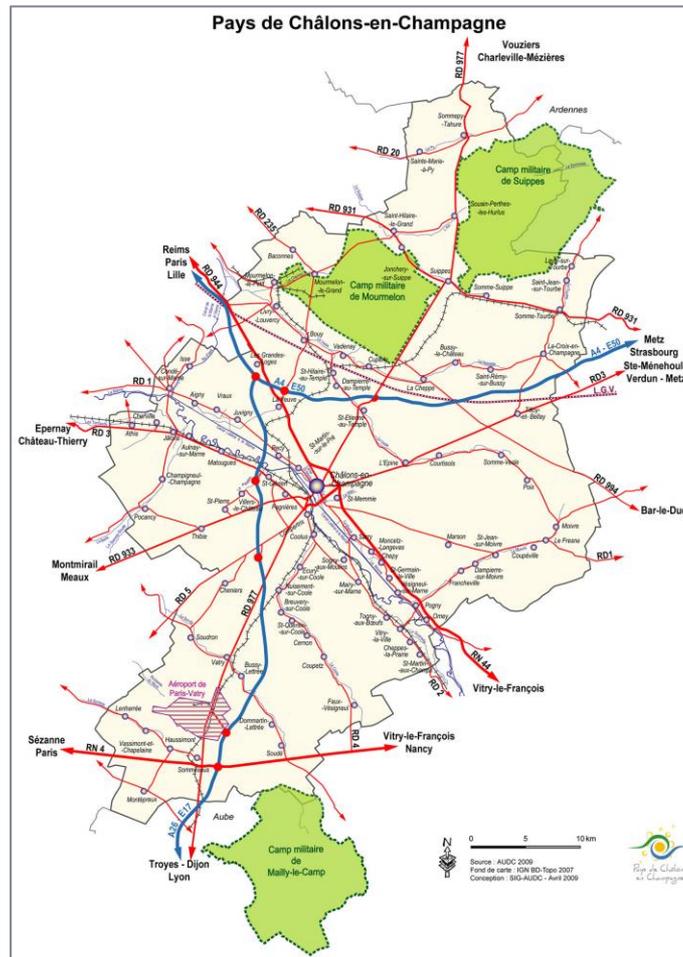
Enfin, le secteur Nord est le territoire du pays dont la surface occupée par les activités est la plus faible. La présence des camps militaires limite en effet l'installation de grandes zones d'activités.

#### ◆ Les grandes infrastructures de transport

**La desserte autoroutière et routière** du territoire du Pays de Châlons-en-Champagne le rend facilement accessible puisqu'il se situe au carrefour des autoroutes A4 (Paris/Strasbourg) et A26 (Calais/Dijon). Cette structure Est-Ouest et Nord-Sud du réseau autoroutier permet une bonne irrigation grâce à 5 échangeurs autoroutiers. Elle

est complétée par un maillage de routes nationales et départementales permettant de relier les agglomérations champardennaises (Reims, Vitry-le-François, Epernay, Troyes, Charleville-Mézières) et les communes les plus éloignées du réseau principal.

### Les grandes infrastructures de déplacement du Pays de Châlons



A l'échelle de la Marne, le niveau d'équipement fait ressortir une moyenne de 81 km de routes pour 10 000 habitants contre 64 km à l'échelle nationale. Ce réseau assez dense permet une bonne fluidité du trafic et offre un accès aisé aux agglomérations et au réseau autoroutier.

A Châlons-en-Champagne, 12 routes principales convergent jusqu'au centre de la ville générant un trafic de transit élevé qui se concentre sur les deux uniques franchissements de la Marne. La construction d'une rocade de contournement par l'Ouest a été engagée mais la section permettant le franchissement de la Marne n'est pas encore réalisée.

**Concernant la desserte ferroviaire**, le pays bénéficie d'une position plutôt favorable sur l'axe Est-Ouest, lui permettant d'être bien relié à Paris et d'avoir accès au réseau TGV via la Ligne à Grande Vitesse (Strasbourg / Reims / Paris) mise en service en juin 2007 et qui traverse le territoire du pays au Nord de Châlons. Le TGV dessert les gares de Reims (ligne LGV), Châlons-en-Champagne et Vitry le François (ligne TER) et dispose d'une gare d'interconnexion située sur la commune de Bezannes au Sud de Reims.

Châlons-en-Champagne bénéficie d'une liaison directe vers Paris à raison de 2 A/R quotidiens avec une durée moyenne de trajet de 1h05 mn. La gare d'interconnexion TGV Champagne-Ardenne permet 5 trajets directs journaliers vers la gare de Marne-la-Vallée, 5 trajets directs vers la gare de Massy et 4 trajets directs vers la gare de l'aéroport Charles de Gaulle. Elle permet également le déplacement direct vers Strasbourg, Luxembourg, Lille, Nantes et Bordeaux.

Le réseau Trans-Express-Régional (TER) est constitué de 3 lignes dont 1 électrifiée (Paris-Nancy avec 11 A/R quotidiens), 1 partiellement électrifiée (Châlons-Reims avec 15 A, 12 R quotidiens) et 1 non électrifiée (Châlons-Sainte-Ménehould-Verdun avec 4 A, 5 R quotidiens).

**Les liaisons vers le Sud, notamment vers Troyes via Vatry, représentent cependant une faiblesse en l'absence de trafic voyageur.**

En plus de la gare de Châlons, vers laquelle converge l'ensemble des lignes ferroviaires, le territoire compte également deux autres gares (Suippes et Mourmelon-le-Petit) et deux points d'arrêt à Bouy et Saint-Hilaire-au-Temple.

D'une manière générale, à l'exception des trains circulant sans arrêt, les temps de trajet en train sont supérieurs à ceux en voiture. Le train peut donc difficilement concurrencer l'utilisation de la voiture sur le critère temps de parcours.

À titre d'exemple, sur la liaison Reims - Châlons-en-Champagne, 85% des trains ne s'arrêtent qu'une fois, mais les temps de trajet restent particulièrement longs, les trajets directs étant parfois même plus longs que les trajets avec arrêts.

**La sous-utilisation du réseau à partir de ces arrêts représente, à terme, un risque pour la pérennité du service ferroviaire.**

FORCES	FAIBLESSES
Un réseau routier et autoroutier performant et relativement fluide.	Des liaisons routières plus aisées dans le sens Est-Ouest que Nord-Sud. Un contournement routier partiel de l'agglomération châlonnaise.
De bonnes liaisons ferroviaires vers Paris (TGV et TER) et un accès au réseau TGV.	L'absence de ligne passagers entre Châlons et Troyes y compris la desserte de l'Aéroport de Paris-Vatry. Des liaisons vers l'Est amoindries depuis la mise en service du TGV Est. Des temps de trajet en train supérieurs à ceux en voiture notamment Châlons/Reims. Des baisses de fréquentation sur l'axe Châlons/Verdun et Châlons/Saint-Dizier

#### ◆ Les déplacements

En 2004, 13 600 déplacements domicile-travail uniquement se faisaient chaque jour à l'intérieur même du pays dont une grande partie au sein de l'agglomération, ce qui laisse supposer des déplacements globaux encore plus nombreux.

L'évolution de ces flux de "navetteurs" est par ailleurs à la hausse compte tenu d'une population qui tend à se disperser dans le cadre du phénomène d'étalement urbain et d'une concentration de l'emploi dans les principaux pôles urbains à l'échelle du pays comme à celle du département de la Marne. **Ainsi, en 2006, comme en 1999, trois**

**emplois sur quatre sont localisés dans un des quatre pôles urbains du département ou dans un pôle d'emploi de l'espace rural.**

Les déplacements au sein du Pays de Châlons-en-Champagne s'effectuent très majoritairement en voiture particulière. Entre 1999 et 2006, le nombre de voitures particulières des ménages marnais a augmenté de 12,3%. Les taux d'équipement et de multi-équipement des ménages les plus élevés sont par ailleurs constatés dans les couronnes périurbaines.

Cette augmentation est à mettre en parallèle avec l'augmentation du nombre de ménages sur la période (la décohabitation explique en effet en partie l'accroissement du parc automobile), avec les effets de la périurbanisation (installation des ménages en dehors des lieux de concentration de l'emploi) et avec le manque d'alternative à la voiture particulière pour la plus grande partie des communes du pays en dehors du Périmètre de Transports Urbains de l'agglomération.

En ne considérant que les actifs qui changent de commune pour aller travailler, la distance domicile-travail moyenne s'élève à 26,2 kilomètres dans le pays (26,8 dans la Marne) et le temps correspondant à 29 minutes (32 minutes dans la Marne). Ces chiffres sont comparables à ceux obtenus pour les actifs de la France de province pour les distances moyennes domicile-travail (26,5 kilomètres) et inférieurs pour la durée moyenne (34 minutes).

#### ◆ **Problématique et enjeux du territoire**

Le Pays de Châlons s'étend sur de vastes espaces peu denses qui doivent être franchis par les nombreux habitants dans leur vie de tous les jours. Les conditions de mobilité et donc d'accessibilité pour tous aux services et équipements constituent sans nul doute l'une des conditions majeures de la cohésion sociale et territoriale du pays.

Il s'agit donc à la fois d'optimiser les différents modes de transport notamment en améliorant la complémentarité entre les modes et d'organiser le rabattement des usagers vers les points les mieux desservis (ex : commune disposant d'une gare) en lien avec la structuration urbaine du territoire.

Les publics à privilégier en tant que demandeurs prioritaires et captifs sont :

- **Les personnes âgées** dont les besoins en déplacement portent essentiellement sur l'accès aux pôles urbains structurants du territoire, qui concentrent commerces, services de santé et loisirs. Les jours de marché correspondent généralement à une forte demande de déplacements car les individus s'organisent alors pour effectuer d'autres démarches le même jour (pharmacies, démarches administratives, ...).
- **Les demandeurs d'emploi**, qui durant leurs parcours d'insertion professionnelle doivent pouvoir accéder aux structures d'accompagnement et se rendre aux formations qui leur sont proposées ainsi qu'aux entretiens d'embauche.
- **Les jeunes** dont le transport scolaire est bien pris en compte, mais dont les besoins de déplacements pour accéder aux loisirs le sont souvent moins. L'accès aux activités extrascolaires relève alors du transport privé, principalement assuré par les parents. En cas d'absence de système d'entraide et de solidarité, certaines pratiques peuvent alors être exclues. C'est pourquoi, la liaison vers les pôles de loisirs et d'activités culturelles et vers les équipements sportifs est fortement demandée de la part des jeunes. Il convient également de distinguer les besoins

des enfants et des adolescents qui n'utiliseront pas les transports de la même manière.

- **Les ménages modestes** qui sont souvent isolés et moins bien identifiés en milieu rural qu'en ville car la précarité y est plus diffuse et donc moins visible. C'est pourquoi, ils sont davantage touchés par les difficultés de déplacement que les ménages modestes résidant en ville. Le défaut d'une information centralisée et accessible, le manque de cohérence des différents systèmes, l'absence de coordination des horaires, l'éloignement de l'accès aux lignes régulières constituent des obstacles qui peuvent s'avérer insurmontables pour certains. Par ailleurs, le coût des transports constitue également une entrave supplémentaire à la mobilité des personnes en situation de précarité.

Dans ce contexte qui affirme la priorité des conditions de mobilité de l'ensemble des habitants, **le pays avait identifié trois enjeux en matière de mobilité** dans sa charte de développement durable :

1. Répondre aux besoins de mobilité à une échelle plus large que celle du pays prenant en compte les déplacements des actifs, étudiants, touristes et intégrant ainsi les fonctions métropolitaines du territoire particulièrement au sein du triangle Châlons-en-Champagne – Epernay – Reims.
2. Permettre aux publics n'ayant pas accès à un moyen de transport individuel de se déplacer et d'accéder à l'ensemble des services et à la culture en privilégiant notamment les publics prioritaires tels que les personnes âgées, les demandeurs d'emploi, les jeunes et les ménages modestes.
3. Répondre aux défis environnementaux en proposant une offre diversifiée qui soit une alternative au seul usage de la voiture.

Pour répondre simultanément à ces enjeux, la charte de pays préconise d'agir dans plusieurs directions :

- Améliorer les liaisons métropolitaines entre Châlons et Reims mais aussi vers Nancy, Metz et Strasbourg pour les actifs et les étudiants.
- Améliorer les conditions de desserte TGV entre Châlons et Paris.
- Renforcer les transports en commun entre Châlons et Vatry afin de favoriser le développement de l'aéroport et de la plate-forme logistique associée.
- Engager une réflexion sur l'identification des besoins des ménages, des scolaires, des jeunes et des seniors en matière de mobilité au sein du pays et sur la mise en place de transport à la demande en milieu rural.
- Développer les modes de déplacement doux.
- Encourager le covoiturage et inciter les principaux employeurs à mettre en place des dispositifs de type PDE (Plan de Déplacements d'Entreprise) ou PDA (Plan de Déplacements d'Administration).
- Améliorer l'efficacité du dispositif de transports en commun à l'échelle du pays notamment la lisibilité de l'offre.

Ces objectifs visant à améliorer la mobilité seront également traduits dans les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Châlons-en-Champagne actuellement en cours d'élaboration.

Le SCoT prévoit notamment la définition d'un maillage territorial permettant d'assurer la juste proximité des services, la réduction des déplacements contraints et l'amélioration de la desserte en transports collectifs permise par l'optimisation des flux. Cette organisation territoriale implique clairement une réduction de l'étalement urbain.

## II. Diagnostic / Etat des lieux

### ♦ Méthodologie utilisée

La méthodologie mise en place a permis de définir un travail en deux phases :

- ✓ une première phase destinée à l'élaboration d'un diagnostic (5 mois) devant servir de base de réflexion ;
- ✓ une seconde phase destinée à l'élaboration d'un plan d'actions (3 mois) qui puisse, entre autres, alimenter le travail du bureau d'études.

**La première phase (diagnostic)** avait pour objectif d'acquérir une vision approchée de l'offre et de la demande en matière de transport et de mobilité dans les différents secteurs géographiques du pays.

L'idée générale n'était pas de recenser les solutions de transport déjà connues comme le TER ou les bus du réseau de transport urbain de l'agglomération châlonnaise par exemple. L'objectif poursuivi était plutôt d'apporter une analyse plus fine des besoins en déplacements (travail, loisirs, marchés...) et de l'offre avec des solutions comme le covoiturage ou le transport à la demande.

Un second objectif était d'identifier les freins à l'utilisation de certains services de transport. Des outils (questionnaires / grilles) ont été mis en place afin de faciliter le recensement des données (voir annexes).

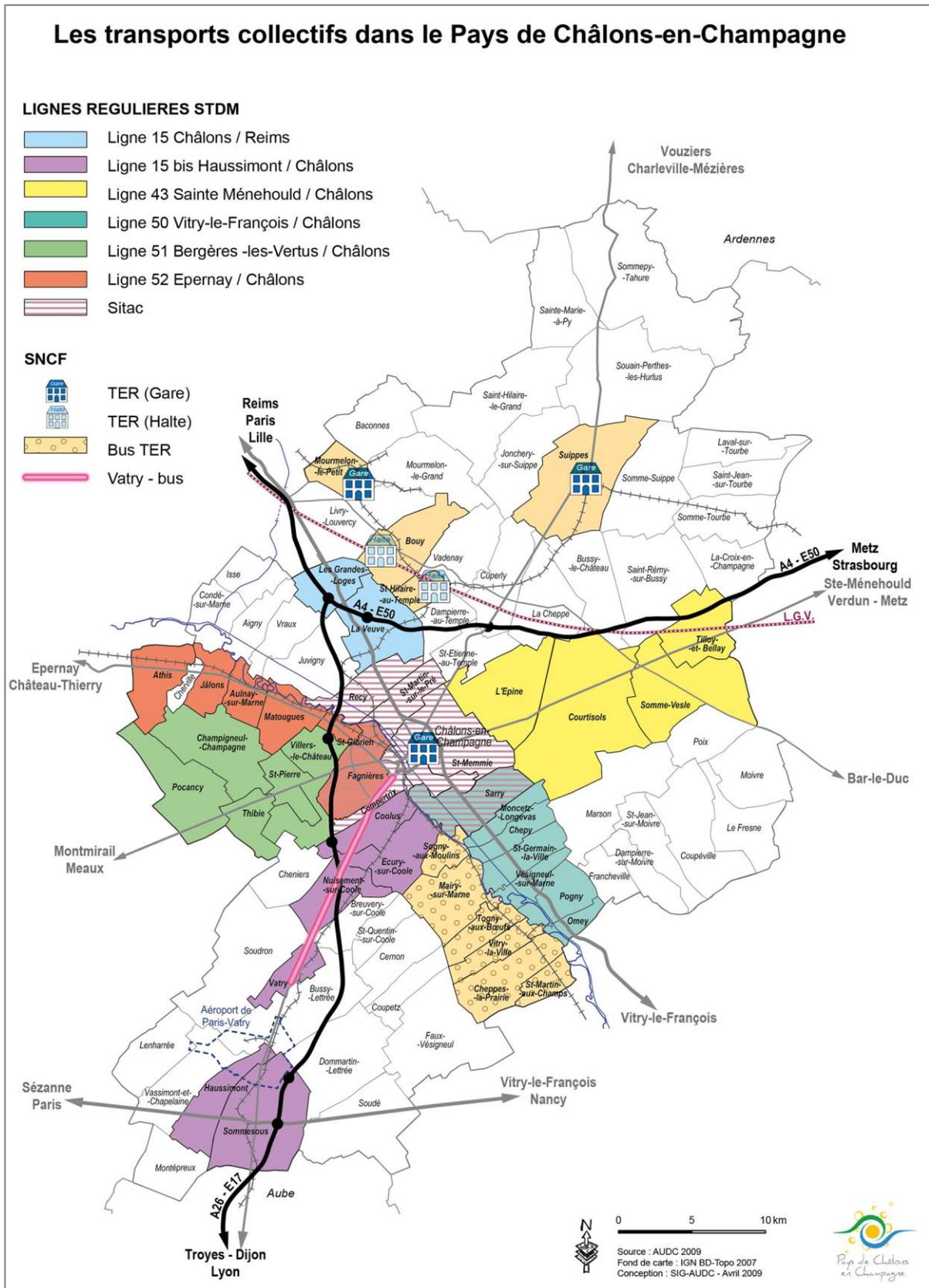
**La seconde phase (élaboration du plan d'actions)** avait pour objectif de proposer des solutions visant à améliorer la mobilité des habitants du pays, en se basant sur le diagnostic établi par la commission. Le plan d'actions a été élaboré non seulement en tenant compte du diagnostic mais également en prenant en considération les orientations de la charte de développement durable du pays. La commission a également pris garde de phaser ses propositions d'actions aussi bien sur le court terme que sur le long terme.

### ♦ L'offre de transport collectif dans le Pays de Châlons-en-Champagne

Plus d'une commune sur deux n'est pas desservie par un réseau de transport collectif relevant de l'offre TER de la SNCF, des lignes de bus régulières organisées par la STDM (Société des Transports Départementaux de la Marne) et des lignes de bus des transports urbains desservant l'agglomération (réseau SITAC).

Tableau 1 : Communes desservies par un réseau de transport collectif

RESEAU	NOMBRE DE COMMUNES DESSERVIES
TER (Train express régional)	5
Réseau SITAC (bus urbain)	7
Réseau STDM (bus interurbain)	33
<b>Aucun réseau</b>	<b>47</b>



Bien que la desserte paraisse assez bonne pour un territoire rural comme celui du Pays de Châlons-en-Champagne, il n'en demeure pas moins que le réseau est sous-utilisé. Plusieurs éléments peuvent expliquer cette situation :

- des horaires au niveau des transports interurbains qui sont principalement adaptés au public scolaire ;
- la faible fréquence des arrêts et le fait que l'agglomération soit la seule destination des lignes ;
- des temps de trajet qui sont systématiquement plus longs en transport collectif comparativement à l'utilisation de la voiture. Cette situation est particulièrement problématique pour les actifs ;
- la faiblesse des solutions intermodales permettant de faciliter le passage d'un moyen de transport à un autre ou de combiner plusieurs modes (billettique unique).

Hormis les réseaux de transports collectifs évoqués plus haut, le travail de la commission s'est principalement concentré sur les solutions de transports plus informelles ou relevant d'initiatives privées. A cette fin, les acteurs du territoire (élus, associatifs, travailleurs sociaux...) ont été interrogés et ont permis de faire remonter certaines informations concernant ces solutions de transport.

**Tableau des besoins en déplacements dans le Pays de Châlons-en-Champagne**

Publics cibles	Besoins satisfaits	Solution de transport	Besoins insatisfaits
<b>Actifs</b>	Trajets domicile-travail	Réseau SITAC (agglomération) Réseau TER (Mourmelon-le Petit et Suippes)	Déplacements domicile-travail (en milieu rural)
			Déplacements liés aux loisirs
<b>Personnes âgées / Personnes à mobilité réduite</b>	Déplacements médicaux	Taxis, transports médicalisés	
	Trajets vers les lieux de marché ou de courses alimentaires	Transports à la demande	
<b>Jeunes</b>	Trajets domicile-lieu d'étude	Bus scolaires (STDM et transports intercommunaux)	Déplacements liés aux loisirs
<b>Demandeurs d'emploi / Personnes en situation d'insertion professionnelle</b>			Trajets vers les lieux de formation
			Trajets vers les lieux d'embauche potentiels
			Trajets vers Pôle Emploi et les différents services administratifs
<b>Ménages modestes</b>			Trajets domicile-travail
			Trajets vers lieux de loisirs

Le Pays de Châlons-en-Champagne étant un territoire très rural, c'est en toute logique que peu de données ont pu être relevées. En effet, en milieu rural, la dispersion urbaine pénalise l'organisation d'un réseau de transport car les lignes sont lentes (nombreux détours), peu fréquentes (service peu attractif) et à faible clientèle (déficit important).

Dans les territoires à faible densité, il est illusoire de vouloir calquer l'organisation des transports collectifs sur le modèle des agglomérations. Cependant, il convient de faire la distinction entre les différents publics visés par cette analyse et les besoins qu'ils

demandent à satisfaire. En effet, certains sont plus ou moins touchés que d'autres par le manque de transports. Par ailleurs, il apparaît très clairement que les difficultés de transport touchent principalement les communes rurales dans tous leurs déplacements mais également les communes de l'agglomération lorsqu'il s'agit de se rendre dans les autres communes du pays.

**En conclusion, la principale alternative à l'absence ou à la faiblesse de l'offre de transport se résume aux solutions de partage d'un véhicule léger et notamment au covoiturage.** Cette solution, principalement informelle, semble être une adaptation spontanée des habitants et est plutôt envisagée comme un échange de services plutôt que comme moyen de transport à part entière.

S'il est difficile de quantifier le covoiturage à l'échelle du pays, il est toutefois possible d'en distinguer les différents usages :

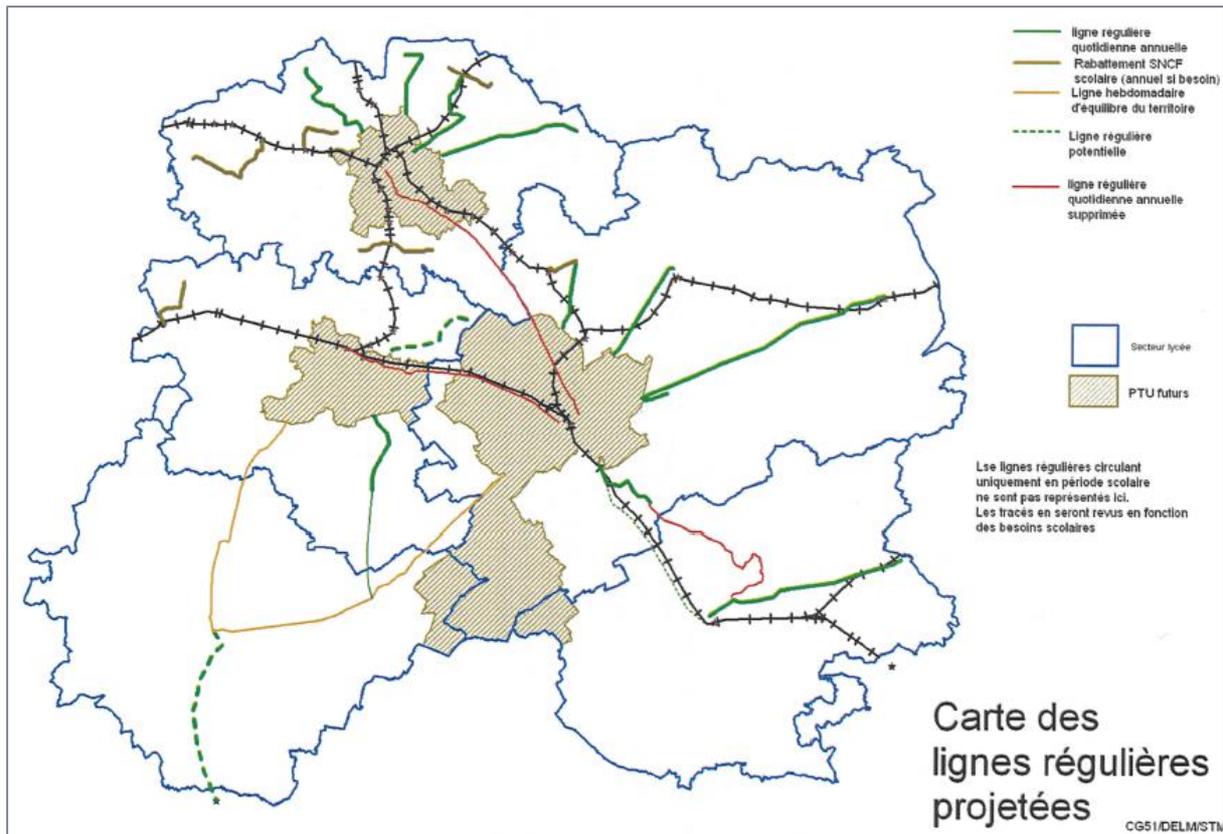
- covoiturage régulier pour les trajets domicile-travail entre collègues,
- covoiturage régulier entre parents pour les trajets domicile-école et les activités extrascolaires,
- covoiturage occasionnel entre les participants à un événement généralement de loisir. Le covoiturage est aussi utilisé pour les départs en vacances ou en week-ends, les économies réalisées sur un trajet étant d'autant plus grandes que le trajet est long.

#### ♦ Une offre de transports collectifs en évolution

Pour pallier à la faiblesse de l'offre en matière de transport et coller au plus près des besoins de la population, le Conseil Général de la Marne a prévu de réviser sa politique mobilité notamment via la modification des lignes de bus régulières.

Cinq axes de révision ont été élaborés dont trois intéressent directement notre étude :

1. *La rationalisation des circuits scolaires*
  - . Redéfinition des points d'arrêts en fonction du nombre d'élèves par commune.
  - . Amélioration de l'accessibilité pour les élèves handicapés.
2. *L'optimisation des lignes régulières*
  - . Création de deux nouvelles lignes entre Mourmelon-le-Grand et Châlons et entre Suippes et Châlons.
  - . Desserte plus étendue de Courtisols.
  - . Suppression des liaisons vers Reims et Epernay au profit du TER.
3. *La complémentarité avec les autres réseaux de transport*
  - . Rabattement des élèves de la Communauté de communes de la région de Mourmelon se rendant au Lycée Jean Talon vers la gare TER de Mourmelon-le-Petit.
  - . Renforcement des lignes régulières par l'utilisation de petits véhicules habituellement utilisés pour le transport des élèves handicapés. L'objectif est de proposer un TAD (transport à la demande) à l'initiative des communautés de communes.



Modifications apportées aux lignes régulières STDM par le Conseil général de la Marne

La réussite de cette politique conditionnera son évolution éventuelle vers une possible augmentation de l'offre.

#### ◆ Les contraintes à la mobilité et au développement des moyens de transport

Le diagnostic a permis de mettre en avant les facteurs contribuant à restreindre le développement des moyens de transport dans le pays et plus particulièrement dans les territoires ruraux. Ces contraintes sont relativement importantes et ont pu être synthétisées de la manière suivante :

##### Les pratiques et expériences

- Bien qu'étant assez développé au sein du territoire, le covoiturage reste une pratique mal connue tant au niveau des acteurs économiques que des collectivités locales ce qui rend difficile la recherche de solutions permettant de l'améliorer (stationnement dédié au covoiturage) ou de comprendre les freins à son développement.

Parmi les freins recensés, on note toutefois dans le secteur économique la crainte de la désorganisation (1 salarié en retard = plusieurs salariés en retard) et les difficultés liées aux horaires flexibles.

Enfin, le manque d'officialisation et les interrogations sur certains aspects juridiques (assurance, fiscalité) et pratiques (transport d'enfants qui suppose de disposer de rehausseurs) ne sont pas incitatifs.

Le recensement d'opérations conduites par d'autres territoires comme le Pays Barrois montre également la difficulté de développer la pratique du covoiturage dynamique consistant à mettre les personnes en relation via la géolocalisation et l'usage de l'Internet mobile.

- Les échecs successifs de plusieurs services de transports mis en place dans certaines communes ou intercommunalités ont pu dissuader les élus de tenter d'autres solutions mieux adaptées aux problématiques d'aujourd'hui.

### **La demande et les besoins**

- Les besoins des habitants diffèrent en fonction du public concerné rendant difficile la mise en place de solutions de transport complètes. L'illustration peut en être donnée avec les 250 usagers du train qui effectuent quotidiennement le trajet Châlons/Paris. Les heures de départ et d'arrivée rendent difficile l'organisation du trajet initial ou terminal en transport collectif.

La Mission Locale de Châlons constate également que les jeunes en insertion professionnelle sont très individualistes et qu'ils n'ont pas les moyens ou la culture pour utiliser les outils numériques. La Mission Locale observe également que les employeurs privilégient les candidatures des salariés autonomes qui disposent d'un véhicule personnel par crainte des retards.

Lorsqu'il existe une offre de transport collectif, l'alternative se résout souvent à un choix entre le coût d'un véhicule personnel et un temps de transport beaucoup plus long avec une solution de transport collectif.

### **Les contraintes d'ordre structurel**

- Certaines zones d'emploi notamment Vatry et La Veuve sont inaccessibles sans véhicule personnel, réduisant fortement l'accès à l'emploi. Le manque de transports collectifs peut également être préjudiciable aux entreprises dans le recrutement de la main d'œuvre lorsque le coût du déplacement individuel est trop important par rapport au niveau de rémunération (un déplacement régulier domicile-travail à 20 km de chez soi ampute d'un quart un salaire au SMIC) et que les horaires décalés rendent difficile le covoiturage.

L'absence de transport collectif peut également être pénalisant lors de la réponse à des appels d'offres. Pour certains groupes internationaux, l'offre de transport collectif est un élément de sécurisation et de marketing territorial (*dans la revue SociologieS, Jean-Pierre Orfeuil note que l'aire moyenne de recrutement n'est que de 10 km pour les personnes sans permis et les personnes sans voiture*).

- L'adaptation des véhicules (bus, minibus, taxi) pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées et ou handicapées) génère des coûts très importants et ne peut être généralisée à l'ensemble des véhicules de transport collectif. Cette contrainte augmente considérablement la dépendance des Personnes à Mobilité Réduite et réduit leur autonomie.
- La faiblesse des réseaux numériques (téléphonie mobile et Internet à Haut Débit) est un frein important au développement du télétravail ou de la téléassistance en milieu rural. Elle rend également difficile la diffusion d'informations relatives à la mobilité en temps réel.

### **Les contraintes d'ordre organisationnel**

- Les commerçants de proximité sont de moins en moins nombreux à effectuer des tournées dans les villages. Les populations les plus fragiles se trouvent alors confrontées à la problématique de l'accès aux services. Cette situation a pour double conséquence d'accroître les déplacements pour les individus qui possèdent un véhicule et de priver de services plusieurs catégories de populations.

Lorsqu'un service de commerce ambulante existe, les horaires sont rarement adaptés aux attentes des ménages actifs.

- Les acteurs du territoire intervenant en matière de transport ou utilisant un transport individuel (ex : professionnels des services à la personne) travaillent de manière indépendante et généralement pour un type de public particulier. Cette situation conduit à la multiplication des moyens et par conséquent génère des pratiques coûteuses.
- La situation de l'intercommunalité, qui doit toutefois évoluer dans le cadre de la réforme de la carte intercommunale, n'a pas permis d'envisager la définition de stratégies globales de mobilité permettant d'organiser une véritable chaîne de mobilité articulée avec une organisation plus globale à une échelle plus large.

#### ♦ Analyse des potentialités liées au développement des solutions de transport dans le pays de Châlons-en-Champagne

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ un transport scolaire bien organisé</li> <li>▪ des solutions de transport performantes pour les PMR</li> <li>▪ un réseau de transport urbain qui limite la dépendance à la voiture</li> <li>▪ un réseau de transport interurbain performant (liaisons vers Paris en TER et TGV + accès au réseau TGV)</li> <li>▪ un bénévolat important permettant de pallier au manque de services et transport en milieu rural</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ des communes non desservies par un réseau de transport</li> <li>▪ la dépendance à la voiture individuelle</li> <li>▪ une couverture numérique insuffisante pour développer des services n'impliquant pas nécessairement un déplacement</li> <li>▪ l'absence d'un 3<sup>e</sup> TGV Châlons/Paris permettant un départ vers 8H et un retour à 14H. Peu de liaisons TGV vers l'Est et rien vers l'Europe</li> <li>▪ un réseau de transport collectif pas toujours adapté aux besoins des actifs (temps de parcours, amplitude horaire du service)</li> <li>▪ un covoiturage peu connu et peu organisé</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le développement du covoiturage, solution peu coûteuse à mettre en œuvre et constituant un premier pas vers le passage au transport collectif</li> <li>▪ l'étude mobilité en cours sur les 3 bassins de Châlons, Epernay et Reims et l'intérêt d'une réflexion à grande échelle</li> <li>▪ les projets des partenaires (Conseil général...) qui cherchent à optimiser leur offre</li> <li>▪ un intérêt des entreprises pour faciliter l'accès des salariés aux zones d'activités</li> <li>▪ le développement des infrastructures numériques à Très Haut Débit et le développement de nouveaux services et usages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ une absence de desserte en transport collectif comme frein à l'emploi notamment pour la desserte des grandes zones d'activités</li> <li>▪ un risque de désintérêt des entreprises pour les zones non desservies par les transports</li> <li>▪ une baisse du bénévolat comme moyen de pallier à l'absence de transport organisé</li> <li>▪ un risque de précarisation énergétique résultant de l'augmentation des dépenses obligatoires liées à l'habitat et au transport)</li> </ul>

### III. Plan d'actions

#### ◆ Orientations

L'élaboration du diagnostic a permis de mettre en avant les points faibles et les atouts de l'offre de transports dans le Pays de Châlons-en-Champagne. De ce constat, sont apparus plusieurs opportunités pour le territoire mais également un certain nombre de menaces qu'il conviendra de prévenir.

**Partant de ce constat, la commission a défini quatre grandes orientations** devant permettre d'améliorer les déplacements des habitants du pays mais également de réduire les contraintes liées au manque de transport.

Ces propositions tiennent compte des caractéristiques du territoire périurbain et rural et notamment :

- de la dispersion du peuplement avec quelques concentrations dans des bourgs et des petites villes comme Mourmelon-le-Grand et Suippes,
- et de l'éloignement des pôles d'activités avec des migrations domicile-travail importantes,
- de la concentration des services de la vie quotidienne (commerces, administrations, santé, établissements scolaires, grands équipements culturels et sportifs),
- de la faiblesse des transports collectifs principalement en raison de la dispersion de leur clientèle potentielle.

Elles tiennent également compte de la nécessité de structurer et de hiérarchiser les offres de mobilité autour de l'armature urbaine du territoire pour favoriser le développement d'une chaîne globale de transport combinant les transports collectifs optimisés sur les lignes les plus efficaces et les initiatives individuelles (déplacements doux, voiture personnelle partagée) de façon à assurer un continuum de services. Cette approche globale devra aussi intégrer l'information des usagers en tirant parti des possibilités croissantes des services numériques et de l'usage des "compagnons numériques".

Ces orientations se déclinent en treize pistes d'actions.

1. **Développer l'usage des modes de déplacements doux**
2. **Organiser le covoiturage à l'échelle du pays**
3. **Etablir un plan de communication à destination du public**
4. **Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants**

#### ◆ Plan d'actions synthétique

<b>ORIENTATION N°1 : DEVELOPPER L'USAGE DES MODES DE DEPLACEMENTS DOUX</b>
--

#### **Action n°1 : Favoriser l'intermodalité entre les modes de déplacement doux et les autres modes de transport**

Les territoires périurbains et ruraux sont caractérisés par une dispersion de la population et un éloignement des pôles d'activités et de services. Dans ces territoires, de nouveaux modes d'organisation sont à inventer autour de lignes de transport performantes complétées par des systèmes de rabattement de la clientèle via différents modes dont les modes doux.

Les politiques en faveur du vélo et de la marche à pied sont en effet un bon moyen pour effectuer les parcours initiaux ou terminaux vers les gares ferroviaires ou les stations d'autocars en complément d'autres dispositifs comme le véhicule partagé (taxi collectif, transport à la demande, covoiturage).

Le développement des modes doux implique la création d'itinéraires cyclables continus, lisibles et sécurisés ainsi que des points de stationnement des deux roues notamment dans les gares dans des conditions de sécurité suffisantes. La mise en place de lieux surveillés ou sécurisés à proximité des gares, haltes et principaux arrêts de bus pourrait favoriser l'utilisation du vélo et par conséquent réduire l'usage de la voiture et/ou renforcer l'utilisation des transports en commun.

### **Action n°2 : Mettre en place un système de location de vélo**

Une politique en faveur du vélo comme outil de rabattement vers les transports collectifs implique également la mise en place d'un service de location de vélo. Deux types de publics seraient alors visés : les habitants et les touristes.

Pour les habitants, plusieurs usages pourraient être faits de ce service : les trajets vers les lieux de travail, de loisirs ou les points de rabattement vers des lignes de transport collectif optimisées. La location présente l'avantage d'éviter l'achat d'un vélo, mais également les coûts d'entretien qu'il occasionne pour un usage aussi bien régulier qu'occasionnel.

Pour les touristes, cela permettrait d'offrir un autre moyen de déplacement pour se rendre de manière agréable vers les différents lieux de visite.

### **Action n°3 : Créer un véritable réseau cyclable au sein de l'agglomération et au delà**

L'agglomération de Châlons-en-Champagne et les communes de la vallée de la Marne offrent de réelles opportunités pour développer la pratique du vélo compte tenu d'une topographie assez favorable et de la possibilité d'une combinaison avec des voies vertes.

Le développement d'un réseau cyclable sécurisé et jalonné implique différents aménagements (bandes cyclables, pistes cyclables, zones de rencontre, zones 30, contre-allées, double sens, ...). En milieu urbain, l'utilisation du vélo présente de nombreux avantages comme la réduction du trafic, la baisse du taux de pollution ou encore la réduction des temps de trajet. Cela permet également pour les habitants de réaliser des économies liées à l'utilisation (carburant, assurance) et à l'entretien d'un véhicule.

En zone périurbaine et rurale, le développement d'itinéraires cyclables intercommunaux permettrait aux usagers de parcourir à vélo les premiers ou les derniers kilomètres de leur trajet vers un point d'accès au transport collectif optimisé.

## **ORIENTATION N°2 : FAVORISER LE PARTAGE DE LA VOITURE**

### **Action n°4 : Développer le covoiturage**

Le covoiturage est un système de transport pré-arrangé consistant, pour deux personnes ou plus, à partager un véhicule privé pour effectuer un trajet commun

hors contexte familial. Le groupe peut se constituer spontanément ou à l'aide d'un service dédié.

La pratique du covoiturage mériterait d'être fortement encouragée dans la mesure où elle présente des avantages majeurs pour les personnes qui se déplacent (partage des coûts dans un contexte de hausse des prix des carburants, convivialité, solidarité, engagement environnemental) et pour la collectivité (premier réflexe vers le report modal et quasi-absence de coût).

De nombreux sites Internet consacrés au covoiturage ont vu le jour à l'échelle du département et au-delà. Le débat est ouvert sur l'intérêt de cette multiplication des sites comparativement à une solution centralisée. La multiplication des sites peut avoir pour conséquence de noyer l'offre de déplacements et de perdre les utilisateurs dans leurs recherches.

L'idée de créer une plate-forme virtuelle de covoiturage centrée sur le Pays de Châlons-en-Champagne reste donc à valider dans le cadre de l'étude des mobilités durables conduite sur les bassins de vie de Châlons-en-Champagne, Epernay et Reims.

Au-delà de l'intérêt d'un service numérique, les collectivités ont un rôle à jouer pour faciliter le covoiturage notamment en termes d'offre de stationnement dédiée et lisible prenant en compte des logiques de rabattement vers des points d'échange modal.

#### **Action n°5 : Installer une signalétique et créer des emplacements dédiés au covoiturage**

Pour être véritablement efficace, le covoiturage a besoin d'une signalisation adaptée et d'espaces dédiés qui le différencie de l'utilisation conventionnelle de la voiture. En effet, il faut encourager le covoiturage en facilitant son utilisation et en lui conférant un aspect plus pratique que l'utilisation de son véhicule personnel.

A cette fin, un système de signalisation indiquant les aires de covoiturage donnerait de la visibilité à cette offre de transport et aurait pour effet de rassurer les utilisateurs. Des aires de stationnement réservées et gratuites à proximité des lieux de consommation, de travail et de loisirs favorisent encore davantage le développement du covoiturage. Il serait également intéressant dans le but de favoriser l'intermodalité des moyens de transport, de placer des aires de ce type à proximité des gares ferroviaires.

#### **Action n°6 : Inciter les entreprises et les administrations à mettre en place des plans de déplacements**

Les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) proposent d'organiser et d'optimiser les déplacements domicile-travail générés par les salariés de l'entreprise. Il s'agit de mettre en relation les salariés en fonction de leurs horaires de travail et de leur lieu d'habitation pour pouvoir organiser le covoiturage. Cette organisation a pour principal objectif de réduire le nombre de déplacements de manière directe (organisation du stationnement) et indirecte (réduction du temps de déjeuner pour inciter à rester sur place). Ce type de plan peut également être réalisé par les administrations (PDA) et poursuivent les mêmes objectifs et par les mêmes moyens.

Pour aller plus loin dans le partage de véhicules, certaines entreprises du Pays de Châlons ont organisé un système de prêt de véhicules (minibus) à leurs employés via un tiers de confiance qui prend en charge les salariés à partir de points de rassemblement.

D'autres dispositifs de mutualisation des flottes de véhicules dans les entreprises et les administrations (en général, ces véhicules sont sous-utilisés) peuvent également être envisagés.

### **ORIENTATION N°3 : ETABLIR UN PLAN DE COMMUNICATION**

#### **Action n°7 : Créer un support de communication visant à informer des possibilités de transport du pays et à sensibiliser les habitants**

Le diagnostic des solutions de transport a permis de constater une tendance à la baisse de fréquentation de certaines offres notamment ferroviaires contrairement à la situation observée sur le pays rémois.

Par ailleurs, les habitants semblent ne pas toujours avoir connaissance des moyens de transports collectifs existant dans leur commune. Afin d'informer les habitants et de favoriser l'utilisation des moyens de transport, il serait judicieux d'utiliser les sites Internet des collectivités (Pays, intercommunalités, communes) ainsi que les journaux communaux et intercommunaux pour communiquer sur les diverses offres de transport.

#### **Action n°8 : Promouvoir les moyens de transport alternatifs à la voiture**

Dans un territoire à faible densité où les transports collectifs sont minoritaires, la vie quotidienne des habitants est captive de l'automobile. Posséder une voiture et pouvoir l'utiliser est un moyen de s'affranchir des distances et de bénéficier des atouts de la vie à la campagne.

Petit à petit, l'automobile est donc devenue le moyen de transport quasi exclusif y compris pour les petits déplacements au sein d'une même commune. Aujourd'hui, le coût des carburants a atteint un niveau tel que l'utilisation de la voiture est devenue de plus en plus difficile pour un certain nombre de ménages qui sont obligés de réduire d'autres budgets (alimentaire, habillement, loisirs...) pour satisfaire leurs besoins en déplacements contraints (trajets domicile-travail, accès aux services...). Pour autant, certains trajets pourraient s'effectuer par d'autres biais et à moindres coûts. Les petits trajets au sein de la commune pourraient souvent s'effectuer à pied ou à vélo.

Il convient cependant de démontrer aux habitants l'intérêt de ce type de démarche pour qu'au moment où les coûts relatifs aux déplacements en voiture deviendront trop lourds pour être supportés par les ménages, ceux-ci puissent s'adapter et s'organiser autrement.

Il conviendrait également de mieux informer les ménages en recherche d'une solution de logement des incidences d'un choix de localisation en secteur périurbain ou rural. Une information interactive permettant d'apprécier de manière cumulative le coût du logement et le coût du transport de manière lisible à l'image de l'étiquetage énergie des appareils ménagers ou sous la forme de test de

résistance à l'image des crashes tests utilisés dans le secteur des entreprises ou de la finance.

## **ORIENTATION N°4 : OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS**

### **Action n°9 : Créer une liaison dédiée aux déplacements doux entre la gare de Mourmelon-le-Petit et Mourmelon-le-Grand**

Avec 11 trains par jour (ligne Châlons/Reims), Mourmelon-le-Petit est une des communes du Pays de Châlons la mieux desservie par les transports collectifs en dehors de Châlons-en-Champagne.

Toutefois, la plus grande partie de la clientèle potentielle est située dans le bourg-centre de Mourmelon-le-Grand qui concentre services et emplois notamment avec la présence d'installations militaires importante d'une capacité d'accueil de 5 000 hommes.

Toutefois, la ville de Mourmelon-le-Grand, distante de seulement 3 km de la gare ferroviaire de Mourmelon-le-Petit ne profite pas suffisamment de cette offre de transport compte tenu notamment d'une organisation insuffisante du rabattement des usagers.

Il conviendrait notamment de mieux organiser le stationnement pour les accès en voiture et de réfléchir à un itinéraire cyclable et piéton sécurisé aménagé le long de la RD. 19 qui permettrait de rendre la gare plus accessible. Il est à noter que la ville de Mourmelon avait testé il y a quelques années la mise en place d'une desserte bus qui n'avait pas été concluante en termes de fréquentation.

### **Action n°10 : Développer le réseau de bus urbain**

Le réseau de bus urbain SITAC permet d'atteindre les principales zones d'emplois et d'activités de l'agglomération châlonnaise. Cependant, le réseau SITACBUS ne dessert que 7 communes de l'agglomération : Châlons-en-Champagne, Fagnières, Recy, Saint-Martin-sur-le-Pré, Compertrix, Saint-Memmie et Sarry, soit une population d'environ 61 000 habitants.

Cela signifie que 7 communes, essentiellement résidentielles, ne sont pas couvertes par le réseau. Par ailleurs, la réforme de la carte intercommunale qui sera effective en janvier 2014 portera la communauté d'agglomération à 38 communes.

La fréquentation du réseau est relativement stable depuis 1987 avec une moyenne de 17 000 clients par jour.

L'extension du réseau et de ses prestations (amplitude horaire, vitesse commerciale, services spécifiques) dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public pourrait rendre l'offre de transport urbain plus attractive pour les actifs tout en continuant à répondre aux besoins des ménages les plus modestes et aux personnes qui n'ont pas accès à un véhicule personnel.

### **Action n°11 : Inciter les actifs à utiliser le réseau TER**

D'après une étude de la Direction Départementale des Territoires de la Marne sur les déplacements dans le département de la Marne parue en 2010, il est apparu que la fréquentation du réseau TER sur certaines dessertes est en baisse

(Châlons/Verdun et Châlons/Saint-Dizier) et que l'utilisation de la desserte Châlons/Reims tend à stagner.

Pourtant, vis-à-vis de la voiture, le train représente un gain financier non négligeable. Une incitation des collectivités en faveur de l'utilisation du train alliée à des aménagements spécifiques (stationnement voitures et deux roues, sécurisation) pourrait permettre d'optimiser son utilisation. Le réaménagement des abords et de la place de la gare à Châlons-en-Champagne constituera de ce point de vue une action décisive pour renforcer l'attractivité du mode ferroviaire.

Par ailleurs, le dialogue entre la SNCF et les collectivités, notamment les trois agglomérations du triangle marnais, les chambres consulaires, les régions (TER et TER Vallée de Marne) doit être renforcé de façon à améliorer l'offre.

### **Action n°12 : Améliorer la liaison ferroviaire Reims/Verdun**

La liaison ferroviaire Reims-Verdun voit son trafic chuter en raison notamment d'un déficit d'entretien (forte réduction des vitesses commerciales) et d'un moindre intérêt pour cette liaison suite à la mise en service du TGV Est (liaison Reims/Verdun possible via le TGV depuis la gare Meuse). En l'absence d'accord de financement entre les régions Champagne-Ardenne et Lorraine, cette liaison est de moins en moins compétitive.

L'illustration de cette dégradation concerne notamment les liaisons de Verdun, Clermont-en-Argonne, Sainte-Ménehould et Suippes vers Reims depuis la suppression du "Triangle de Saint-Hilaire-au-Temple" qui impose aux usagers de passer par Châlons-en-Champagne avec un changement de TER.

La réactivation d'une relation directe avec Reims qui implique la reconstruction de 700 m de voies ferrées présenterait un gain de temps appréciable. Suippes serait à moins de 40 minutes du cœur de Reims au lieu de 75 minutes.

Toutefois, cette solution est coûteuse et doit être confrontée avec une hypothèse alternative consistant à organiser une correspondance en gare de Saint-Hilaire permettant de prendre un train Châlons/Reims.

#### **♦ Fiches action détaillées**

Ces fiches actions se présentent comme une boîte à outil où chacune des actions est décrite en mettant en avant les objectifs, l'échéance (court terme, moyen terme, long terme) et les différents partenaires susceptibles d'intervenir dans leur réalisation.

La faisabilité des actions reste bien entendu à préciser et gagnerait à être approchée dans le cadre d'une démarche de mobilité globale. De ce point de vue, l'étude des mobilités durables engagée à l'échelle des pays châlonnais, sparnacien et rémois, du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims et des communautés d'agglomération de Cités en Champagne et de Reims métropole devrait apporter une dimension nouvelle.

<p><b>Orientation 1</b>  <b>Développer l'usage des modes de déplacements doux</b></p>	<p><b>Nom de l'action :</b> Action 1  <b>Favoriser l'intermodalité entre les modes de déplacements doux et les autres modes de transport</b></p>
<p><b>Objectifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'utilisation des transports collectifs</li> </ul>	<p><b>Description de l'action</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'équipements de type : garage à vélos, abris, arceaux à proximité des gares et arrêts de bus</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la part de l'auto</li> <li>• Réduire les émissions de gaz à effet de serre</li> <li>• Développer l'usage des modes de déplacements doux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de l'offre intermodale de la gare de Châlons-en-Champagne pour permettre de rejoindre plus rapidement le centre-ville et autres zones d'emplois</li> <li>• Créer des aires de covoiturage à proximité des zones d'emplois et des entrées de ville</li> </ul>		
<b>Type d'action</b> Action technique	<b>Partenaires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La SNCF</li> <li>• Les collectivités</li> <li>• Le SITAC</li> <li>• La STDM</li> <li>• Le Conseil général</li> </ul>	<b>Maître d'ouvrage possible</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les communes et leurs groupements</li> <li>• RFF/SNCF</li> <li>• Le SITAC</li> </ul>	<b>Calendrier</b> Court terme
<b>Etat d'avancement</b> Des actions sont engagées (ex : pose d'arceaux) ou prévues (ex : réaménagement de la gare)			

<b>Orientation 1</b> <b>Développer l'usage des modes de déplacements doux</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 2 <b>Mettre en place un système de location de vélos</b>		
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage du vélo</li> <li>• Permettre aux usagers du transport collectif d'effectuer un parcours initial ou terminal</li> <li>• Proposer un moyen de déplacement supplémentaire pour les touristes</li> </ul>	<b>Description de l'action</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les besoins et comparer les solutions possibles (systèmes et durée de location, entretien, coûts, ...)</li> <li>• Définir les zones susceptibles d'accueillir les stations de vélos (zones d'emplois, administrations, établissements scolaires, centre-ville, gare, principaux arrêts de bus...)</li> <li>• Organiser une campagne de communication</li> </ul>		
<b>Type d'action</b> Action technique Action de communication	<b>Partenaires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablissements de coopération intercommunale</li> <li>• La ville de Châlons</li> <li>• Le Conseil général</li> <li>• Les entreprises</li> <li>• Les services de l'Etat</li> <li>• Associations</li> </ul>	<b>Maître d'ouvrage possible</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intercommunalités et communes</li> <li>• Autorités organisatrices de transport</li> </ul>	<b>Calendrier</b> Court à moyen terme
<b>Etat d'avancement</b> Des réflexions engagées au niveau de la Communauté d'agglomération de Châlons			

<b>Orientation 1</b> <b>Développer l'usage des modes de déplacements doux</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 3 <b>Créer un véritable réseau cyclable au sein de l'agglomération et au-delà</b>		
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage du vélo</li> <li>• Réduire la circulation automobile au centre-ville</li> <li>• Réduire le taux de pollution dû aux émissions de GES</li> </ul>	<b>Description de l'action</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un plan de déplacement cyclable à l'échelle de l'agglomération desservant les grands pôles générateurs de trafic (zones d'emplois, de loisirs, grands équipements, établissements scolaires, ...) et les points d'échange modal</li> <li>• Sécuriser les déplacements cyclistes par la création d'itinéraires cyclables continus en site propre et en partage de chaussée sur les principaux axes de circulation et matérialisation de bandes cyclables dans les rues à plus faible gabarit.</li> <li>• Mettre en place une signalétique</li> </ul>		

<b>Type d'action</b> Action technique Action de communication	<b>Partenaires</b> • La ville de Châlons • Etablissements de coopération intercommunale • Le Conseil général • Associations cyclistes	<b>Maître d'ouvrage possible</b> • Les communes et leurs groupements	<b>Calendrier</b> Court à moyen terme
<b>Etat d'avancement</b> Des actions déjà engagées par la Communauté d'agglomération de Châlons			

<b>Orientation 2</b> <b>Favoriser le partage de la voiture</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 4 <b>Développer le covoiturage</b>		
<b>Objectifs</b> • Optimiser les déplacements automobiles • Offrir une solution de mobilité complémentaire au transport collectif	<b>Description de l'action</b> • Valider, dans le cadre de l'étude des mobilités durables engagée par les Pays de Châlons, Epernay, Reims, le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims, Cités en Champagne et Reims Métropole, l'intérêt d'un service numérique permettant de mettre en relation l'offre et la demande de covoiturage		
<b>Type d'action</b> Action technique Action de communication	<b>Partenaires</b> • Le Conseil général • Les communes et leurs groupements • Les entreprises • Les autorités organisatrices de transport	<b>Maître d'ouvrage possible</b> • Le Conseil régional • Le Conseil général	<b>Calendrier</b> Court terme
<b>Etat d'avancement</b> A venir			

<b>Orientation 2</b> <b>Favoriser le partage de la voiture</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 5 <b>Installer une signalétique et créer des emplacements dédiés au covoiturage</b>		
<b>Objectifs</b> • Rendre le covoiturage attractif et valorisant • Faciliter la pratique du covoiturage • Donner de la visibilité au covoiturage	<b>Description de l'action</b> • Créer des places réservées aux covoitureurs dans le centre-ville de Châlons et dans les zones où le stationnement est habituellement saturé (matérialisation des places au sol, création d'une carte "covoitureur") • Créer des aires de covoiturage à proximité des entrées de ville, des zones d'emplois et de loisirs et des points d'échange modal (gares ferroviaires). • Mettre en place une signalétique spécifique pour donner de la visibilité au covoiturage (panneaux indicatifs, marquage au sol)		
<b>Type d'action</b> Action technique	<b>Partenaires</b> • Les collectivités territoriales et locales • Les employeurs publics et privés	<b>Maître d'ouvrage possible</b> • RFF / SNCF • Les communes et leurs groupements	<b>Calendrier</b> Court terme
<b>Etat d'avancement</b> Des actions engagées au niveau de la Ville de Châlons-en-Champagne			

<b>Orientation 2</b> <b>Favoriser le partage de la voiture</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 6 <b>Inciter les entreprises et les administrations à mettre en place des plans de déplacements</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer le covoiturage en entreprise</li> <li>• Rendre les zones d'emplois plus accessibles aux salariés</li> <li>• Réduire les déplacements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'actions de sensibilisation vers les entreprises, les salariés et les représentants des personnels pour les inciter à la mise en place de PDE (Plan de Déplacements d'Entreprises). Ces actions seront menées de façon conjointe avec les partenaires institutionnels (chambre de commerce, ADEME) et les collectivités</li> <li>• Mener un travail similaire vis-à-vis des administrations du pays et inciter à la mise en place de PDA (Plan de Déplacements d'Administration)</li> </ul>		
<b>Type d'action</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b>
Action de communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les entreprises</li> <li>• La CCIT</li> <li>• La CCCIR</li> <li>• Les collectivités territoriales</li> <li>• Les services de l'Etat</li> <li>• L'ADEME</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Etat</li> <li>• Le Conseil régional</li> <li>• Le Conseil général</li> <li>• Le Pays</li> <li>• La Chambre de Commerce</li> </ul>	Court terme
<b>Etat d'avancement</b>			
En cours A développer			

<b>Orientation 3</b> <b>Etablir un plan de communication</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 7 <b>Créer un support de communication visant à informer le public des solutions de transports</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la fréquentation des transports collectifs</li> <li>• Proposer une solution de mobilité aux personnes sans véhicule personnel</li> <li>• Donner de la visibilité à l'offre de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un support papier et numérique répertoriant l'ensemble des solutions de transport à l'échelle du pays</li> <li>• Mettre le document en ligne sur les sites Internet des communes et groupements de communes du pays</li> <li>• Informer les habitants de l'existence de ce document par le biais des journaux communaux et intercommunaux</li> </ul>		
<b>Type d'action</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b>
Action de communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Conseil régional</li> <li>• Le Conseil général</li> <li>• Autorités organisatrices de transport</li> <li>• Les communes et leurs groupements</li> <li>• Les sociétés de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Syndicat mixte du Pays de Châlons</li> </ul>	Court terme
<b>Etat d'avancement</b>			
A venir			

<b>Orientation 3</b> <b>Etablir un plan de communication</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 8 <b>Promouvoir les moyens de transport alternatifs à la voiture</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<p>Réduire la part de l'automobile dans les déplacements</p> <p>Prévenir les situations de précarisation énergétique</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablir un comparatif des moyens de transport en y indiquant pour chacun d'entre eux : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le coût du trajet au kilomètre</li> <li>- le temps de transport</li> <li>- les émissions de gaz à effet de serre</li> </ul> </li> </ul> <p>Ce dispositif pourrait être complété par un test comparatif de résistance au risque de dépendance automobile (effets cumulés des coûts énergétiques du logement et du transport)</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffuser ce comparatif conjointement au précédent document</li> <li>• Mettre en place des animations lors des événements populaires pour sensibiliser les usagers au coût des déplacements</li> </ul>		
<b>Type d'action</b> Action de communication	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b> Court terme
<b>Etat d'avancement</b> A venir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les communes et leurs groupements</li> <li>• Le Conseil général</li> <li>• Le Conseil régional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Syndicat mixte du Pays de Châlons</li> </ul>	

<b>Orientation 4</b> <b>Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 9 <b>Créer une liaison douce sécurisée entre Mourmelon-le-Grand et la gare de Mourmelon-le-Petit</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre les services et zones d'emploi de Mourmelon-le-Grand plus accessibles</li> <li>• Renforcer la fréquentation du TER</li> <li>• Sécuriser les trajets cyclables et piétons entre les deux communes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction d'une liaison sécurisée (en site propre hors agglomération) reliant la commune de Mourmelon-le-Grand et la gare de Mourmelon-le-Petit (distance de 3 km).</li> <li>• Hormis la piste, il sera nécessaire de prévoir une signalisation adaptée et, le cas échéant, d'envisager l'éclairage des points les plus sensibles.</li> <li>• Compléter le dispositif par un système de stationnement des vélos voire de location de vélos.</li> </ul>		
<b>Type d'action</b> Action technique	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b> Court à moyen terme
<b>Etat d'avancement</b> A venir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les communes</li> <li>• La CC de la région de Mourmelon</li> <li>• Le Ministère de la Défense</li> <li>• Le Conseil Général</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Conseil Général</li> <li>• La CC de la région de Mourmelon</li> <li>• Les communes de Mourmelon-le-Petit et Mourmelon-le-Grand</li> </ul>	

<b>Orientation 4</b> <b>Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 10 <b>Développer le réseau de bus urbain</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre accessible le réseau de transport urbain au plus grand nombre</li> <li>• Réduire la circulation automobile au centre-ville</li> <li>• Rendre les zones d'emplois plus accessibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etendre les lignes existantes et développer l'amplitude du service (notamment en début de matinée et en soirée)</li> <li>• Optimiser la circulation des bus afin de réduire les temps de trajet et de rendre l'utilisation du bus plus compétitive et attrayante vis-à-vis de la voiture.</li> <li>• Renforcer l'intermodalité avec les autres offres de transport collectif</li> </ul>		
<b>Type d'action</b> Action technique Action de communication	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b> Court à moyen terme
<b>Etat d'avancement</b> En cours dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le SITAC</li> <li>• Cités en Champagne</li> <li>• Les autres autorités organisatrices de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cités en Champagne</li> </ul>	

<b>Orientation 4</b> <b>Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 11 <b>Inciter les actifs à utiliser le réseau TER</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimiser la fréquentation du réseau TER</li> <li>• Réduire les déplacements automobiles liés aux trajets domicile-travail</li> <li>• Réduire les coûts de transport des salariés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inciter les usagers notamment les actifs à utiliser davantage le transport ferroviaire</li> <li>• Aménager les abords des gares et haltes ferroviaires pour permettre le stationnement des véhicules (automobiles, deux-roues...) de façon plus sécurisée et mieux organisée</li> <li>• Améliorer l'offre ferroviaire (3<sup>e</sup> TGV Châlons/Paris – offre de week-end, liaisons Châlons/Reims, accueil dans les gares et points d'arrêt)</li> </ul>		
<b>Type d'action</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b>
Action technique Action de communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SNCF</li> <li>• Les Conseils régionaux</li> <li>• Les communes desservies par une gare ou une halte SNCF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La SNCF</li> <li>• Les collectivités locales et territoriales</li> </ul>	Court à moyen terme
<b>Etat d'avancement</b>			
En cours			

<b>Orientation 4</b> <b>Optimiser l'utilisation des réseaux de transport existants</b>	<b>Nom de l'action :</b> Action 12 <b>Améliorer la liaison ferroviaire Reims-Verdun</b>		
<b>Objectifs</b>	<b>Description de l'action</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les temps de trajet entre Reims et Verdun</li> <li>• Préserver l'offre ferroviaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rétablir le "Triangle" de Saint-Hilaire-au-Temple pour réduire les temps de trajet des usagers de Verdun, Clermont-en-Argonne, Sainte-Ménéhould, Suippes vers Reims ou établir une correspondance vers Reims à Saint-Hilaire</li> <li>• Améliorer la ligne TER Reims-Verdun</li> </ul>		
<b>Type d'action</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Maître d'ouvrage possible</b>	<b>Calendrier</b>
Action technique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Etat</li> <li>• Les Conseils régionaux de Champagne-Ardenne et de Lorraine</li> <li>• La SNCF et RFF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RFF</li> <li>• Conseils régionaux</li> </ul>	Court à moyen terme en fonction de la solution retenue pour Saint-Hilaire Moyen à long terme pour l'amélioration de la ligne
<b>Etat d'avancement</b>			
A venir			

#### ♦ Autres pistes d'actions possibles

Les services de proximité (commerces, santé, loisirs...) constituent une réalité qui explique une très large part des déplacements dont une part non négligeable est contrainte compte tenu de la concentration des principaux équipements sur l'agglomération centre et les bourgs relais du Pays de Châlons.

**La commission s'était donc intéressée aux actions qui permettraient de limiter les déplacements physiques** ou d'en réduire la distance en s'appuyant sur l'armature urbaine du territoire.

A l'image du Relais Services Publics de la Communauté de communes de Suippes et de sa future Maison Médicale, un certain nombre de services peuvent être apportés qui peuvent se substituer totalement ou partiellement à la mobilité des ménages.

**D'autres champs d'intervention peuvent également être envisagés autour des outils du numérique** avec le télétravail, l'enseignement et la formation à distance. Le développement de ces pratiques suppose que les territoires périurbains et ruraux ne soient pas exclus du développement du Très Haut Débit avec le risque d'ajouter une fracture numérique à la dépendance de ces territoires à l'automobile.

Des solutions peuvent également être envisagées par la commission autour d'offres multiservices (ex : livrer le journal et le pain en même temps) et de la mutualisation des déplacements des professionnels des services à la personne qui sont eux-mêmes très dépendants du coût des déplacements.

Enfin, et pour clore ce dossier, la commission a pris connaissance des travaux engagés dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région de Châlons et de sa transformation en Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le lien entre les préoccupations d'habitat, de déplacement et de grands équipements dans un même document de planification auxquelles la loi portant Engagement National pour l'Environnement a ajouté la lutte contre l'étalement urbain montre que **la réponse à la problématique des transports et des déplacements se situe également dans les politiques d'urbanisme.**

Le principe du confortement des polarités principales de l'armature urbaine du Pays de Châlons vise notamment d'une part à favoriser le maintien des services pour limiter les déplacements contraints et d'autre part à créer les conditions favorables à une desserte en transports collectifs par une meilleure massification des flux.

## **IV. Annexes**

### **ANNEXE 1 : Les questionnaires**

Deux questionnaires ont été élaborés pour procéder au recensement : un premier questionnaire ayant pour but de répertorier l'offre de transport, et un second questionnaire devant mettre en avant les services permettant de réduire les déplacements. Ces questionnaires ont été distribués aux élus ainsi qu'à de nombreuses associations du pays.

## Questionnaire recensant les services :

### La mobilité dans le Pays de Châlons-en-Champagne

#### Fiche inventaire

#### I. Les transports

##### Que cherche t-on ?

Les territoires et collectivités des pays chalonnais, rémois et sparnacien ont entrepris une étude destinée à analyser les déplacements ainsi que la mobilité de leurs habitants. Cette étude vise à répertorier l'offre de transport conventionnelle et organisée comme les lignes de bus, les liaisons TER ou tout autre mode de déplacement géré par une autorité organisatrice de transport. Le travail qui est demandé au Conseil de développement va au-delà de ce recensement en s'intéressant à des moyens de transport plus informels et à une échelle souvent plus fine (covoiturage de personnes habitant la même commune, service de navette organisé par la commune pour emmener les personnes âgées au marché...). Les éléments que l'on cherche à recenser sont avant tout, ceux qui ne sont pas connus à l'échelle du Pays et principalement plébiscités de façon locale et par un public bien souvent ciblé (jeunes, personnes en voie d'insertion, personnes âgées...).

##### Le questionnaire

1. Où le moyen de transport se situe t-il ? (lieu de départ).....
2. Quel(s) territoire(s) dessert-il ? (lieu(x) de destination).....
3. De quel type de transport s'agit-il ?
 

<input type="checkbox"/> Covoiturage	<input type="checkbox"/> Transport à la demande	<input type="checkbox"/> Pédibus
<input type="checkbox"/> Deux-roues (vélo, cyclo)	<input type="checkbox"/> Navette (minibus, bus...)	
<input type="checkbox"/> Autre (précisez) : .....		
4. Est-il couplé ou en lien avec un autre moyen de transport ? (ex : plusieurs actifs font du covoiturage jusqu'à la gare de Mourmelon pour rejoindre Châlons ou Reims en TER)  Oui  Non
5. Si oui, lequel (bus, TER...) ?.....
6. Le moyen de transport est-il une initiative : (cocher la case puis entourer la bonne proposition)
 

<input type="checkbox"/> Privée	<input type="checkbox"/> Publique
➔ Association	➔ Commune
➔ Bénévole(s)	➔ Intercommunalité
➔ Société privée	➔ Autre
7. Veuillez préciser la dénomination de la structure / personne porteuse du moyen de transport :  
.....
8. A quel(s) public(s) ce moyen de transport s'adresse t-il ? (plusieurs choix possibles)
 

<input type="checkbox"/> Jeunes	<input type="checkbox"/> Actifs	<input type="checkbox"/> Personnes âgées en perte d'autonomie
<input type="checkbox"/> Personnes à mobilité réduite	<input type="checkbox"/> Personnes en situation d'exclusion	
<input type="checkbox"/> Personnes en parcours d'insertion professionnelle	<input type="checkbox"/> Touristes	<input type="checkbox"/> Autre : .....
9. Au total, combien de personnes utilisent ce moyen de transport ?
 

<input type="checkbox"/> 0 à 10	<input type="checkbox"/> 11 à 25	<input type="checkbox"/> 26 à 50	<input type="checkbox"/> Plus de 50
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------
10. Ce moyen de transport est-il utilisé par des personnes/ménages possédant un véhicule personnel ?
 

<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
------------------------------	------------------------------



## Questionnaire recensant les services :

### La mobilité dans le Pays de Châlons-en-Champagne

#### Fiche inventaire

#### II. Les services

##### Que cherche t-on ?

Les moyens de transport permettent aux habitants de pouvoir se rendre sur leur lieu de travail, d'accéder aux services et aux commerces ou encore aux équipements culturels et de loisirs. Cependant, certaines personnes peuvent éprouver des difficultés à se déplacer en raison de leur état de santé (personnes à mobilité réduite, personnes âgées), de leur niveau de revenus (personnes en situation d'exclusion ou en parcours d'insertion professionnelle) ou tout simplement à cause de l'absence d'offre en matière de transports. A partir de ces observations, il est question de cibler les services permettant aux habitants soit de réduire, soit de supprimer leurs besoins en matière de déplacement ; c'est à dire les services qui se rendent directement au domicile des habitants (aide à domicile...) ou dans leur commune de résidence (tournée de l'épicier, dépôt de pain...).

Deux types de services sont à prendre en considération :

- les services structurés : tournée du commerçant, aide à domicile...
- les services informels : mise à disposition de produits de première nécessité une fois par semaine dans les locaux d'une association, portage du pain aux personnes âgées par un bénévole du village...

##### Le questionnaire

1. Dans quel territoire le service se situe t-il (commune de rattachement) ?.....
2. Quel(s) territoire(s) couvre t-il ?.....
3. Dans quel domaine le service s'inscrit-il ?
  - Santé (préciser) :.....
  - Culture et loisirs (préciser) :.....
  - Sport (préciser) :.....
  - Education (préciser) :.....
  - Alimentaire (préciser) :.....
  - Service public (préciser) :.....
  - Formation (préciser) :.....
  - Autre (préciser) :.....
4. Ce service est-il proposé par :
  - Une collectivité
  - Une association
  - Un citoyen bénévole
  - Une société privée
  - Autre (préciser) :.....
5. Veuillez préciser la dénomination de la structure / personne porteuse du service :  
.....
6. A quel(s) public(s) ce service s'adresse t-il ? (plusieurs choix possibles)
  - Jeunes
  - Actifs
  - Personnes âgées en perte d'autonomie
  - Personnes à mobilité réduite
  - Personnes en parcours d'insertion professionnelle
  - Personnes en situation d'exclusion
  - Autre :.....



## ANNEXES 2 : Les grilles d'analyses

Dans le but de faciliter les recherches des membres de la commission et de recueillir les données de façon unifiée, plusieurs outils ont été élaborés :

### Grille recensant l'offre de transport :

Commune ou territoire	Type de transport	Type de mobilité	Public cible	Nombre d'usagers	Fréquence
Mourmelon-le-Grand vers Mourmelon-le-Petit	Navettes	Quotidienne	Actifs Scolaires	24	Toute la semaine
<b>Informations complémentaires :</b> La commune de Mourmelon-le-Grand a mis en place un service de navettes afin d'emmener les actifs et étudiants de la commune à la gare de Mourmelon-le-Petit où ils ont la possibilité de prendre le train pour se rendre à Châlons-en-Champagne ou Reims.					
Vatry vers Châlons-en-Champagne	Mini bus	Loisirs	Scolaires	10	Mercredi
<b>Informations complémentaires :</b> La commune de Vatry propose un service de mini bus transportant les enfants du village aux différents équipements sportifs de l'agglomération châlonnaise afin qu'ils puissent pratiquer une activité sportive en club. <u>Pb</u> : faible fréquentation					
Jâlons	Covoiturage	Quotidienne	Actifs	6	Toute la semaine
<b>Informations complémentaires :</b> Certains actifs de la commune se sont regroupés afin de se rendre sur leur lieu de travail dans l'agglomération de Châlons. Le point de rendez-vous se situe sur la place de la mairie et les véhicules des usagers sont utilisés à tour de rôle. Il s'agit d'une organisation informelle dont l'instigateur est M. XXX de Jâlons.					

*Les informations portées dans la grille ci-dessus sont données à titre d'exemple*

- ▶ Commune ou territoire : territoire où se situe l'offre de transport (communes, intercommunalité, pays...)
- ▶ Type de transport : transport individuel ou collectif, à la demande ou fixe...
- ▶ Type de mobilité : mobilité quotidienne (travail, étude, services...), mobilité de loisirs, culturelle ou sportive (clubs sportifs, associations...) et mobilité occasionnelle (événements sportifs, culturels...)
- ▶ Public cible : adolescents, actifs, personnes à mobilité réduite, personnes âgées...
- ▶ Nombre d'usagers : nombre approximatif de personnes utilisant le service
- ▶ Fréquence : jours concernés, nombre de trajets...

**Grille recensant l'offre de services "mobiles" :**

Commune ou territoire	Type de service	Structure ou personne référente	Public cible	Nombre d'utilisateurs	Fréquence
Soudron	Réalisation et portage des courses alimentaires	Société XXX	Personnes âgées	6	En fonction des besoins
<b>Informations complémentaires :</b> La société XXX propose aux personnes âgées qui ne peuvent plus se déplacer de réaliser leurs courses alimentaires à leur place et de leur apporter à domicile. A défaut d'une offre de transport adaptée, ce service vient compenser le problème de mobilité de ce type de public.					
Communauté de communes de la région de Suippes	Services administratifs / publics	Maison des services	Tous publics	32	Ouverture journalière
<b>Informations complémentaires :</b> La communauté de communes de la région de Suippes a créé une maison des services qui permet aux personnes ne pouvant pas se rendre dans les services administratifs / publics de Châlons-en-Champagne d'accéder à ces services dans la commune de Suippes. <u>Pb</u> : il reste encore quelques problèmes d'accessibilité pour certaines populations des communes alentour (personnes sans permis, personnes âgées...)					
Pays	Bibliobus	Syndicat Mixte	Tous publics	40	1 fois / semaine
<b>Informations complémentaires :</b> Le syndicat mixte du Pays de Châlons-en-Champagne en partenariat avec la bibliothèque de Châlons a mis en place un système de bibliobus qui se rend dans les communes du pays. Le service fonctionne bien et le nombre d'utilisateurs est en augmentation.					

*Les informations portées dans la grille ci-dessus sont données à titre d'exemple*

- ▶ Commune ou territoire : territoires concernés par l'offre de services (communes, intercommunalité, pays...)
- ▶ Type de service : service proposé (personnel, collectif, loisirs...)
- ▶ Structure ou personne référente : collectivités, sociétés privées, habitants...
- ▶ Public cible : adolescents, actifs, personnes à mobilité réduite, personnes âgées...
- ▶ Nombre d'utilisateurs : nombre approximatif de personnes utilisant le service
- ▶ Fréquence : nombre de jours ou fréquence à laquelle le service est proposé aux usagers

**Grille recensant les besoins :**

Commune ou territoire	Type de besoin	Public cible	Usagers potentiels	Freins identifiés
La Veuve	Déplacements de loisirs / visite à des amis	Jeunes	15	Aucune offre
<b>Informations complémentaires :</b> De nombreux jeunes adolescents de la commune scolarisés à Châlons-en-Champagne aimeraient pouvoir rendre visite à des amis habitant à Châlons ou se rendre dans des lieux de distraction tels que le cinéma, le bowling ou dans les magasins.				
Communauté de communes des Sources de la Vesle	Marché de Courtisols	Personnes âgées	20	Offre de transport existante mais horaires inadaptés
<b>Informations complémentaires :</b> Certaines personnes âgées aimeraient pouvoir se rendre au marché de Courtisols le mercredi matin. Le service existe mais les horaires ne sont pas adaptés et le type de transport a été pensé pour les scolaires. Les personnes âgées sont donc peu enclines à se mêler aux jeunes.				

*Les informations portées dans la grille ci-dessus sont données à titre d'exemple*

- ▶ Commune ou territoire : territoire où le besoin a été identifié
- ▶ Type de besoin : quel est le besoin plébiscité
- ▶ Public cible : adolescents, actifs, personnes à mobilité réduite, personnes âgées...
- ▶ Usagers potentiels : nombre de personnes approximatives susceptibles d'utiliser le service
- ▶ Freins identifiés : pourquoi la demande (besoin) n'est-elle (il) pas satisfait(e) ?

## V. Bibliographie

### ◆ Etudes et publications

- **ADEME**, *"Ecomobilité scolaire à Nantes"*, novembre 2005
- **ADEME**, *"Vélos de service de la ville de Grenoble"*, novembre 2005
- **ADRETS**, *"Location de véhicules pour l'insertion"*, Fiche expérience : Association AME, 2006
- **ADRETS**, *"Quels outils pour développer le covoiturage sur votre territoire ?"*, Actes de la Journée Covoiturage et territoire, février 2009
- **ARENE Ile de France**, *"Plan de déplacements d'administration : mode d'emploi"*
- **ARENE Ile de France**, *"Plan de déplacements de collège"*, Ateliers d'informations et d'échanges, avril 2006
- **Centre d'analyse stratégique**, *"Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux"*, Rapports et documents, février 2012
- **CERTU**, *"Le transport à la demande dans les villes moyennes"*, Collection : Déplacements en ville moyenne, fiche n°1, février 2007
- **CERTU**, *"Vélo et transports publics, l'intermodalité"*, Collection : Fiche vélo, fiche n°8, décembre 2011
- **CERTU**, *"Information multimodale en Champagne-Ardenne"*, Les rapports d'étude, avril 2010
- **CERTU**, *"Promouvoir les transports collectifs en villes moyennes"*, Collection : Déplacements en villes moyennes, fiche n° 7, novembre 2010
- **CESER Champagne-Ardenne**, *"Equipements de proximité et accessibilité en Champagne-Ardenne"*, Rapport d'étude, INSEE, avril 2011
- **CETE Normandie Centre**, *"Aménagements cyclables"*, Octobre 2009
- **Conseil de développement du Pays Cœur de Flandre**, *"Préconisations transports"*, Document d'étape, octobre 2010
- **DDT DE LA MARNE**, *"Les déplacements dans le département de la Marne"*, juin 2011
- **Direction régionale de l'équipement de Champagne-Ardenne**, *"Le transport à la demande en milieu rural"*, Série : Appui technique aux collectivités territoriales, fiche n°1
- **ETD**, *"Construire une offre locale de transport – Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?"*, décembre 2009
- **ETD**, *"L'offre de services en milieu rural – Quels outils ?"*, juillet 2008
- **ETD**, *"Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain – Quelles méthodes d'analyse des besoins ?"*, juillet 2007
- **GART**, *"La mobilité des seniors - Les besoins de déplacements liés au vieillissement de la population"*, octobre 2009
- **Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche**, *"Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité"*, Analyse n°22, juin 2010
- **Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement**, *"Plan national vélo"*, Groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, janvier 2012

- **PREDIT**, "*Vélo et politique globale de déplacements durables*", Rapport de recherche, janvier 2011
- **Réseau rural Champagne-Ardenne**, "*Jeunes en milieu rural*", Dossier thématique n°3, septembre-octobre 2012
- **Syndicat Mixte du Pays de Bugey**, "*Etude de transport et mobilité dans le Bugey*", Plan d'actions, décembre 2009
- **TACKOEN Xavier**, "*Création de parking de covoiturage dans le Brabant Wallon*", Espaces Mobilités, mars 2011

#### ◆ **Revue**s

- **Bulletin d'information de la Mutualité Sociale Agricole**, n°59, "*Déplacements en milieu rural, des initiatives qui transportent*", décembre 2005

#### ◆ **Sites Internet**

- [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)
- [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- [www.projetdeterritoire.com](http://www.projetdeterritoire.com)