

ATELIER N°3

Maillage des infrastructures et Désenclavement territorial.

Présidente : Claude DORIAN, Directrice Régionale de l'Équipement de Champagne-Ardenne.

Rapporteur : Francis VERITA, Vice-président du CESR de Champagne-Ardenne.

Animateur : Benoit JUSTER, directeur ISIS

Éléments de problématique

Un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports a pour objectif prioritaire « d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs. »

Tous les partenaires, Etat, Départements, agglomérations, gestionnaires et exploitants des réseaux d'infrastructures, sont invités à participer à un exercice de prospective animé par la Région, à élaborer des propositions, à rechercher la complémentarité de leurs actions, dans le respect des responsabilités de chacun.

Catalyseur et « entremetteur » entre les différents niveaux de pouvoirs et d'organisations territoriales, le SRIT est aussi un outil d'aménagement du territoire.

Il doit permettre une bonne ouverture de la région sur l'extérieur et de bonnes liaisons à l'interne de la région, pour faciliter le développement économique et garantir l'équité territoriale.

L'un des principaux enjeux identifiés à l'issue du diagnostic porte sur le maillage des infrastructures et le désenclavement territorial.

Territoires et bassins de vie

La région Champagne-Ardenne possède une frontière commune avec la Région Wallonne en Belgique.

Ses quatre départements comptent 1 947 communes et 1,3 millions d'habitants.

En dehors du découpage administratif des Pays (elle en compte 23 dont 2 en projet), des maillages urbains se sont formés sur lesquels s'effectue un grand nombre de déplacements et d'échanges : Le triangle marnais : Reims – Epernay – Châlons-en-Champagne ; Le triangle Vitry-le-François-St-Dizier – Bar le Duc ; Langres – Chaumont ; Charleville-

Mézières – Sedan; Troyes – Romilly/Seine – Nogent /Seine

La Champagne-Ardenne est donc une région multipolaire. Néanmoins les échanges entre ces différents pôles sont relativement peu importants, notamment entre Troyes et Reims.

De manière générale, le champardennais ne se déplace pas beaucoup. En effet, une des particularités des pendulaires de la région est de connaître une forte proportion des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence (49%) et le très faible taux d'échanges entre les départements de la région.

Une bonne irrigation par le réseau routier et des réserves de capacité

Les taux relativement faibles d'échanges ne sont pas induits par un manque d'infrastructures routières. En effet, la région Champagne-Ardenne est bien irriguée par le réseau autoroutier et routier et ne connaît que quelques problèmes de congestion récurrente (A4 dans la traversée de Reims, A34 aux abords de Charleville-Mézières et quelques entrées d'agglomérations)

Néanmoins, il existe des problèmes de continuité d'infrastructures (N4, N31, N44, N51, N67,...: sections de configurations différentes qui se juxtaposent), de sécurisation (particulièrement aux abords des zones urbanisées) et de cumul de fonctions. En effet, plusieurs axes jouent un rôle de transit, de desserte et de trafic local, ce qui génère des problèmes d'insécurité de plus en plus mal ressentis par les riverains.

Enfin, il est à noter que sur la région, il existe deux axes (N4 et l'axe N44-N67) de routes nationales qui ont une meilleure attractivité auprès des poids lourds que leur doublon autoroutier.

Un maillage ferroviaire dense mais de qualité variable

Le réseau ferroviaire est globalement orienté d'Est en Ouest car constituant une sorte de transition entre le Nord, l'Île-de-France et la Lorraine.

Les sections du réseau longue distance sont en bon état sur la région. Il est à noter que les problèmes

de régularité de certaines lignes sont essentiellement générés par la vétusté du matériel roulant et par les problèmes de capacité ferroviaire en région parisienne. Par contre

les caractéristiques du réseau capillaire fret sont nettement moins performantes tant en terme de vitesse que de charge tractée.

L'arrivée du TGV en Champagne-Ardenne va procurer un potentiel de développement puisqu'il va permettre de gros gains en temps de parcours vers Paris mais aussi offrir des liaisons rapides vers des pôles d'activités importants tels que Marne la vallée, l'agglomération lilloise voire Bruxelles.

Néanmoins la Grande Vitesse n'aura que peu d'impact sur le sud de la région (Aube et Haute-Marne), d'où l'importance de maintenir une offre de qualité entre Paris – Troyes et Chaumont.

De petits aéroports et le potentiel de Paris-Vatry

La Région Champagne-Ardenne dispose d'un parc d'aérodromes important, dont l'activité se répartit essentiellement entre de l'aviation d'affaires et de loisirs et l'aviation militaire.

Mais une seule infrastructure peut réellement jouer un rôle national et international : l'aéroport de Paris-Vatry. Actuellement celui-ci est essentiellement tourné vers le fret, néanmoins il possède toutes les caractéristiques pour accueillir un trafic de passagers important.

Une offre de transport contrastée sur le territoire régional

L'accessibilité n'est pas seulement une problématique d'infrastructure, mais aussi une question de qualité d'offre de transport, et ce à toutes les échelles du territoire.

Les relations vers l'extérieur de la région sont relativement bonnes vers le bassin parisien par contre tant vers le Nord, l'Est et que le sud, à l'exception du mode routier, les liaisons supra-régionales ne sont pas aisées, voire inexistantes.

Au sein de la région, les offres de transports sont importantes sur les axes « historiques », Reims-Charleville-Mézières, triangle marnais, vallée de la Marne ,...Par contre sur l'axe Reims – Troyes, l'offre est plus rare. Mais existe-t-il une demande ?

Au niveau plus local, entre les communes les moins denses et le centre urbain qui les polarise l'offre est peu importante (une ligne passe dans la commune mais à des fréquences peu attractives), voire pour certaines localités complétement inexistante.

Ce constat pose le problème de savoir à partir de quels critères, une offre de service de transport public doit être assurée.

Les axes de réflexion de l'atelier

Le Schéma doit répondre à des enjeux de désenclavement infra et inter-régional.

Il importe également que la politique des transports soit conçue en cohérence avec les autres domaines d'intervention de la Région et de ses partenaires : aménagement du territoire, développement économique, tourisme, environnement, etc....

Quels sont les standards d'accessibilité des territoires ?

On parle souvent de désenclavement des territoires, mais que recouvre cette notion ?

Quels indicateurs, quels critères pour juger l'accessibilité des territoires ? Ceux-ci devront être différenciés selon le mode de transport.

Quels sont les enjeux propres aux différents niveaux d'accessibilité ?

L'accessibilité territoriale renvoie à trois niveaux de problématiques différents :

- l'accessibilité externe
- la cohésion du territoire régional avec notamment les liaisons Nord-Sud
- l'accessibilité locale des territoires ruraux

Quel est le rôle des infrastructures dans l'aménagement du territoire ?

Le désenclavement des territoires constitue des enjeux essentiels du SRIT en terme d'accessibilité des territoires. Il est clair qu'une simple approche des mécanismes offre/demande ne permet pas de rééquilibrages significatifs. Une approche volontariste semble donc incontournable.

Jusqu'où cette approche peut-elle aller? Doit-elle porter sur la route et/ou sur les transports collectifs ?

Quel est l'impact des évolutions de l'aménagement du territoire régional sur les déplacements ?

Quel impact de la périurbanisation sur l'accessibilité territoriale ?