



Ingénierie  
du Trafic  
et des  
Systèmes  
d'exploitation



# **Le schéma régional des infrastructures et des transports**

***Compte rendu de la réunion de  
concertation territoriale avec les  
acteurs du département  
de la Marne***

***Châlons en Champagne***

***22 février 2007***

Version : définitif

# Introduction

---

Afin de faciliter la lecture du compte-rendu, la liste des participants et leurs qualités est annexée.

---

## Animateurs :

*Monsieur Laurent ROUSSEAU*, chef de projet ISIS

*Monsieur Daniel BOUDOUIN*, consultant cabinet Jonction.

---

## Présentation

Cette concertation territoriale à Châlons en Champagne constitue la première d'une série de 4 réunions de concertation avec les départements de la région Champagne-Ardenne. Elles font suite à la restitution du diagnostic et de l'état des lieux du schéma régional des infrastructures et des transports de Champagne-Ardenne.

---

## Objectifs de la réunion

### *Cette réunion vise à :*

- Elargir la concertation et les propositions sur les thématiques retenues et présentées lors de la journée du 9 novembre 2006.
- Esquisser des scénarii pour le moyen et long terme.
- Dégager des actions prioritaires (fiches actions pour le scénario final) formulées par les acteurs départementaux de la Marne.

Cette concertation vise à interpeller les acteurs de la Marne sur 4 thématiques identifiées qui serviront d'axes de présentation et de réflexion participative au déroulement de cette réunion :

- Mobilité et accessibilité : cohérence et complémentarité des politiques de transports publics et d'infrastructures.
- Enjeux de la logistique, valeur ajoutée pour le développement économique et social de la région.
- Maillage des infrastructures et désenclavement territorial.
- Transports et développement durable.

# Le Débat

---

## Introduction

**Monsieur Pierre Mathieu**, Vice-président du Conseil régional en charge des infrastructures et des transports, ouvre la séance en remerciant par avance les participants pour leurs apports et leurs réflexions qui viendront alimenter cette concertation sur le SRIT, avant de laisser M. Rousseau animer la première partie de la réunion.

**Monsieur Laurent Rousseau**, chef de projet ISIS, rappelle aux participants le but recherché de cette concertation. Il met en avant que les apports et les réflexions de chacun sur les premières pistes de diagnostic et de l'état des lieux doivent alimenter le futur SRIT

---

## Axe 1

### Mobilité et accessibilité, cohérence et complémentarité des politiques de transports publics et d'infrastructures

**Monsieur Laurent Rousseau**, présente le « concept » de hiérarchisation des dessertes en transports publics et invite la salle à réagir sur sa déclinaison sur le département multipolaire de la Marne et sur la place des transports collectifs dans le département.

**Monsieur Didier Lassauzay**, sur le schéma théorique présenté, regrette l'absence d'une représentation d'un lien Nord-Sud ainsi que vers l'Est, notamment en matière de ferroviaire.

**Monsieur Jacques Douadi** évoque le problème d'incohérence entre les périmètres de transport urbain et les réalités urbaines et notamment périurbaines en pleine explosion.

Il prend l'exemple du PTU de Reims, trop restreint sur la ville centre, qui empêche ainsi une desserte de la périphérie en transport collectif (Thillois, Witry les Reims, Sillery...)

Il existe un déficit de capacité de transports collectifs pour accompagner le développement de l'urbanisation périphérique.

Les différences de compétences en matière de transports entre les communes favorisent ces tensions entre les franges urbaines et les villes-centres.

Pour lui, la culture des élus en matière de transports doit évoluer afin de changer leur regard sur la périurbanisation et les problèmes de desserte en transport collectif que cela représente.

**Madame Claude Dorian** évoque la question de l'intermodalité : Elle pense pour que cela fonctionne, qu'il ne doit pas y avoir plus d'un changement modal. Au-delà cela devient trop contraignant pour l'utilisateur.

Elle se demande comment inclure l'intermodalité dans l'aménagement urbain ?

Elle pense également que les territoires sont le siège de l'intermodalité.

Elle aborde ensuite la question des parkings – relais et des liaisons routières qui doivent s'intégrer dans le futur schéma.

**Monsieur Pierre Mathieu** rappelle que le Département de la Marne dispose de l'armature urbaine la plus forte de la région néanmoins les espaces intermédiaires restent ruraux et ne disposent pas de systèmes de transport adaptés.

**Monsieur Laurent Rousseau** réagit en demandant aux acteurs concernés quelle serait pour eux, la base minimum de services en transport collectif attendus par les territoires marnais ? Une desserte intégrale ? Une desserte partielle ? Un Transport à la Demande (TAD) ?

**Monsieur René Paul Savary** évoque la possibilité des transports à la demande (TAD) qui coûtent moins cher à la collectivité qu'un système de cars réguliers qui constitue souvent un « gouffre financier » en termes de financements.

De plus, le système de TAD est souvent plus efficace en termes de services qu'un service régulier.

Il prend l'exemple de l'Argonne, qui est divisée entre plusieurs pôles. Une configuration territoriale qui se prête plus à un système de TAD.

Il rebondit sur l'idée de centrale de mobilité qu'il trouve judicieuse car c'est ce qui peut permettre la véritable intermodalité et le déploiement des TAD.

Selon lui, il y a une nécessité d'être novateur : une centrale de mobilité organisant les TAD est une très bonne idée.

Les territoires doivent se saisir de cette question.

Il évoque, ensuite, l'impact du TGV Est et de son accessibilité : celui ci sera très différent en fonction du lieu, par exemple entre le Sud de la Marne et le bassin rémois.

Puis, il aborde le problème de la route nationale (très fréquentée - RN44) parallèle à l'A4 (moins chargée). Il pose les questions suivantes : Que doit faire le Département ? Doit il investir sur la route nationale alors qu'il existe une parallèle autoroutière en très bon état, peu chargée mais payante ?

Il y a une réflexion à mener sur un maillage routier départemental cohérent et hiérarchisé.

A propos du problème du financement du transport scolaire, il fait remarquer que la plupart du temps, le Conseil général finance le transport des lycéens alors que ce n'est pas vraiment dans ses compétences propres.

En réponse à **un intervenant** lui demandant, s'il n'était pas possible d'ouvrir les transports scolaires aux particuliers, il lui répond que cela a été réalisé mais n'a pas eu les résultats escomptés (les horaires scolaires ne sont pas adaptés à ceux des salariés).

Enfin, il évoque les axes de développement futurs sur la Marne :

- La gare de Bezannes
- La zone d'activité de Pomacle /Bazancourt
- L'aéroport Paris-Vatry

Pour conclure, une desserte ferrée Troyes - Vatry – Châlons-en-champagne est, selon lui, à étudier, voire avec une connexion TGV Est à Vatry.

**Monsieur François Claverie** fait remarquer au Président du Conseil général de la Marne que celui-ci finance une partie du coût du péage autoroutier entre Chalons et Reims pour les déplacements domicile –travail sur l'A4.

Il pose la question de savoir si cela est du transport collectif et pourquoi ne pas privilégier le fer ?

**Monsieur Pierre Mathieu** pense que le Conseil régional doit favoriser les conditions du report vers les transports collectifs.

Il y a une nécessité de réfléchir au niveau régional - niveau le plus pertinent - pour organiser et optimiser les transports collectifs.

Une réflexion régionale sur les transports en concertation avec les besoins des territoires est nécessaire. D'autant plus que la loi SRU permet des possibilités de coopération entre les différentes AOT.

**Monsieur Pierre Martinet** évoque l'expérience du TAD sur son territoire qui fonctionne bien.

Le TAD dessert le pôle multimodal d'Epernay (gare) permettant les connections avec le TER. De même, il dessert la ZI.

Cette desserte en TAD (qui se substitue à une ligne de bus régulière) a permis une économie de 50 000 €.

La question de la bonne échelle de la mise en place du TAD est ici évoquée, il faut trouver un seuil critique (par exemple mise en commun de différents systèmes de TAD pour le renforcer).

**Monsieur Jacques Douadi** estime que nous sommes dans une période d'évolution de la culture décisionnelle en matière de transport : même si on n'a pas encore atteint le « penser global, agir local » et que l'on reste dans le « penser local, agir local ».

Pour rendre le transport collectif efficace, il faut absolument abandonner la politique de « chapelles ».

Aujourd'hui ; il existe un écueil entre la capacité de financement et l'investissement nécessaire pour rendre compétitif le transport collectif.

Il faut valoriser le transport collectif dans un esprit de complémentarité et non plus de compétition entre les modes.

**Monsieur Pierre Mathieu** rappelle que le Conseil régional investit pour la création de points d'arrêt interurbains qui profitent aussi aux communautés de communes et aux PTU

La Région pense qu'avec une coordination et l'organisation des complémentarités, l'addition des différents budgets des AOT régionales permettrait de faire mieux qu'aujourd'hui en matière de transport. Cela résoudrait beaucoup de problèmes.

Pour **Monsieur Laurent Rousseau**, l'avantage d'un TAD est qu'il constitue un système réversible : on peut revenir sur un système de transport régulier si cela ne marche pas et inversement).

Souvent un TAD constitue une première approche avec les transports collectifs pour beaucoup de communes.

Le TAD a besoin de relais locaux (communautés de communes, communes). Il fonctionne bien sur des petites villes en milieu rural comme Epernay par exemple.

**Monsieur François Lourdelet** estime qu'il y a un problème de communication sur l'intermodalité. Cette question de la communication alliée à celle d'une billettique intégrée, est primordiale si l'on veut vraiment construire une offre intermodale qui fonctionne.

**Un intervenant** rappelle que la question du coût est primordiale : s'il est trop élevé, il n'y aura pas d'incitation.

L'échelon du pays au sens de « la loi Voynet » qui structure un bassin de vie et d'emploi est la meilleure échelle pour organiser les transports.

**Monsieur Dominique Perrin** fait remarquer qu'actuellement, le flux de travailleurs le plus élevé provient du Nord de Reims et des Ardennes.

*Monsieur Daniel Boudouin* expose la difficulté de la Marne à se situer sur un des axes Nord-Sud Européen alors qu'ils constituent un facteur majeur de développement et concentrent la majorité des investissements en Europe.

Actuellement, beaucoup de projets existent sur ces axes :

- Autoroute ferroviaire,
- Magistrale éco-fret ,
- Fermed (du Portugal à la Suède )

En matière de liaison Ouest-Est, il rappelle le projet Le Havre Port 2000 avec le contournement Nord de Paris qui pourrait passer ensuite par la Marne.

La question de la mise à l'étude d'une liaison ferrée de Charleville Mézières - Reims - Châlons en Champagne – Vatry - Troyes – Chaumont est posée.

*Monsieur Pascal Goulet* souligne, qu'en effet, la liaison ferrée Givet /Troyes est très importante et qu'il y a besoin de renforcer les axes Nord-Sud.

Pour *Monsieur Gabriel Francart*, le ferroviaire fonctionne bien pour les longues distances, sur les courtes, il y aura toujours besoin de complémentarité avec les camions.

De plus, il souligne que l'autoroute ferroviaire ne constitue une opportunité pour le département que s'il y a une rupture de charge locale permettant une création de richesse et de valeur ajoutée.

*Madame Claude Dorian* rappelle que justement beaucoup de villes au 19<sup>ème</sup> siècle se sont développées avec l'arrivée du chemin de fer.

*Monsieur Jacques Douadi* fait remarquer qu'il faut différencier le fret lourd et le fer léger (le TGV fret peut être rentable).

Aujourd'hui, on constate un report modal du rail vers la route et pas le contraire.

A ce titre, il cite que des réflexions sont en cours au ministère pour autoriser des tonnages plus importants pour les poids lourds en France (44 tonnes).

A propos des autoroutes, il évoque le débat lors de la construction de l'A26 entre Troyes et Reims : Pendant des années, pas de trafic, on disait que cela ne servait à rien de la construire, aujourd'hui elle est très utile.

Il met en parallèle ce débat avec celui de la construction d'une voie ferrée entre Givet et Troyes.

Il pose la question suivante : pourquoi ne pas doubler cette autoroute d'une liaison ferrée ? 3 M€ ont été inscrits au CPER 2007-2013 pour les études sur le potentiel ferré des transports des marchandises. On pourrait les utiliser pour cette étude.

A propos du canal de Reims à Compiègne, dans la Marne, il souligne qu'il est juste au gabarit Freycinet (petit gabarit) et se demande pourquoi ne pas réfléchir à une utilisation pour alimenter l'agglomération rémoise en granulats par exemple. Il regrette que les travaux prévus au CPER précédent n'aient pu être engagés.

Il souhaite une anticipation des acteurs sur le canal Seine Nord Europe, qui sera une vraie autoroute fluviale dans le futur et qu'il est nécessaire de s'y raccorder.

Enfin, il termine son propos pour que soient anticipées les questions des plates-formes logistiques pour tirer partie du trafic fluvial.

**Madame Stéphanie Betka** souhaite alerter l'assistance sur le fait que Vatry n'est pas considéré pour le moment comme « un port sec » c'est à dire un dépôt de containers en région. Elle pense qu'il faut y réfléchir. Déjà des entreprises champenoises envoient leurs containers directement dans les zones logistiques portuaires.

*Monsieur Laurent Rousseau* évoque le problème de la gestion des doublons routes /autoroutes du réseau routier marnais.

Face à cette problématique, il souhaite obtenir les avis des acteurs présents.

*Monsieur Jacques Douadi* propose d'éviter les doublons trop onéreux, surtout en période d'austérité financière et qu'il faut rechercher le meilleur rapport qualité/prix.

Il évoque le besoin de faire des choix, le besoin de hiérarchiser le réseau.

Il pense que le SRIT doit être un outil qui fixe des priorités, et non pas des investissements.

*Monsieur Marc Prevost* constate que le débat sur le transport routier est toujours très vif.

Il insiste pour que le routier et le ferroviaire sont complémentaires et que l'on ne doit pas les opposer systématiquement.

Il ajoute enfin que le tout ferroviaire n'est pas possible.

**Réunion territoriale du 22 février 2007 Chalons en champagne**

<b>Nom</b>	<b>Qualité</b>	<b>Téléphone</b>
<b>Angers</b> Jean Paul	Conseiller régional	
<b>Ballanfat</b> Florent	chargé de mission Conseil régional de Champagne Ardenne (CRCA)	
<b>Baudrillier</b> Raphael	Chambre d'agriculture de la Marne	03 26 64 08 13
<b>Betka</b> Stéphanie	SEVE aéroport Paris Vatry	03 26 64 82 17
<b>Caire</b> Caroline	UNOSTRA CHAMPAGNE-ARDENNE	
<b>Catherinet</b> Christian	SNCF TER	03 25 02 71 52
<b>Claverie</b> François	Conseil Economique et Social Régional (CESR)	
<b>Coll</b> Georges	Directeur « STDM »	03 26 65 17 07
<b>Dejardin</b> Christian	CESR	06 07 52 92 97
<b>Douadi</b> Jacques	Conseiller régional	
<b>Dorian</b> Claude	Directrice régionale et départementale de l'équipement	03 26 70 81 62
<b>Ducroux</b> Delphine	EFFIA MTI	01 44 75 12 27
<b>Egraz</b> Stéphane	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims (AUDRR)	
<b>Feneuil</b> Philippe	Député de la Marne et conseiller régional	
<b>Francart</b> Gabriel	Directeur CCI Châlons en Champagne +CRCI	
<b>Franiatte</b> Alain	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims (AUDRR)	
<b>Guérin</b> Jean Pierre	FRTP - CESR	06 60 06 74 75
<b>Hannot</b> Claudie	Chef de service Transports Conseil général de la Marne	03 26 69 52 76
<b>Harant</b> Guy	SNCF TER	03 26 88 09 37
<b>Heim</b> Laurent	chargé de mission CRCA	03 26 70 66 01
<b>Kimmel</b> Alain	CESR	03 26 47 23 23
<b>Kosiec</b> Perrine	Communauté de Communes d'Epernay - Pays de Champagne (CCEPC)	03 26 56 47 68



<b>Lassauzay</b> Didier	CGT Champagne Ardenne	03 26 65 67 37
<b>Laurent</b> Annette	Conseillère régionale	
<b>Lecuire</b> Yvan	Directeur général des services CRCA	
<b>Lefort</b> Bernard	Directeur DIT CRCA	
<b>Leturque</b> Francine	Chef du service transport « RTA GAUCHY »	03 23 50 68 55
<b>Lourdelet</b> François	directeur « SAEM Distransport »	06 07 38 46 75
<b>Martin Dupray</b> Muriel	Directrice générale des services adjoint CRCA	
<b>Martinet</b> Pierre	Président transport de la CCEPC	03 26 55 24 20
<b>Mathieu</b> Pierre	Vice-président du Conseil régional	
<b>Metz</b> Joel	VNF Reims	
<b>Ortu</b> Bernard	SNCF Reims	03 26 88 09 36
<b>Parent</b> Olivier	« Champagne Céréales »	03 26 78 62 00
<b>Perrin</b> Dominique	Directeur régional INSEE	
<b>Pillièrè</b> Régine	Conseillère régionale et Présidente du Comité régional du Tourisme	
<b>Pinon</b> Jean Pierre	Président de la Commission Infrastructures et Transports CRCA	
<b>Potier</b> Frédéric	EFFIA	06 11 25 16 43
<b>Prévost</b> Marc	Secrétaire Général FNTR/FNTV 51	03 26 65 17 88
<b>Puron</b> Sophie	Directrice Agence d'Urbanisme et de Développement de Châlons en Champagne	
<b>Savary</b> René Paul	Président du Conseil général de la Marne	
<b>Schneider</b> Julien	Syndicat Mixte Pays d'Argonne Champenoise représentant de Monsieur Rocha	03 26 60 33 19
<b>Schulthess</b> Frédérique	Conseillère régionale et adjointe au maire de Châlons en Champagne	
<b>Séjournant</b> Patrick	Directeur des routes Conseil général de la Marne	03 26 69 51 11
<b>Torre</b> Jean Paul	Directeur « Champagne Ardenne Développement »	
<b>Tourneux</b> Marie Hélène	Chef de service INSEE	03 26 48 60 70
<b>Valentin</b> Patrice	Vice-président du Conseil général de la Marne	03 26 81 94 30
<b>Vérité</b> Francis	CESR	06 08 64 46 96

