



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 Haute – Marne**

**Chaumont – 7 mars 2007**

Version : définitif

# Introduction

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

---

## Animateur :

**Monsieur Laurent ROUSSEAU**, chef de projet ISIS

---

## Présentation

Cette concertation territoriale à Chaumont constitue la troisième d'une série des 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 Haute-Marne.

Cette concertation vise à interpeller les acteurs de la Haute-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 Jean Claude Daniel**, Maire de Chaumont, ouvre la séance en remerciant par avance les participants pour leurs apports et leurs réflexions qui viendront alimenter cette concertation sur le SRIT.

Il présente les atouts et les faiblesses de Chaumont et de la Haute-Marne en général.

### Atouts :

- La ligne Paris-Bâle doit s'intégrer dans le réseau TGV.
- La Haute-Marne se situe sur un nœud routier notamment la plateforme de Chalindrey sur laquelle le département doit capitaliser.
- L'existence d'un aérodrome performant à Semoutiers.

### Faiblesses :

- L'axe Nord-Sud, la N67 entre autre, n'a pas encore été modernisé dans sa totalité. Des tronçons sont toujours en attente de travaux : exemple le contournement routier sud de Chaumont.
- Chaumont n'est pas situé sur « la Banane bleue » européenne, axe majeur de développement en Europe. Il faudrait pouvoir s'y raccorder avec par exemple un meilleur accès vers Belfort.
- La Haute-Marne est un département rural avec seulement 190 000 habitants. Chaumont ne joue donc pas d'effet métropolitain pour la région. Il y a donc un besoin de transports collectifs dans ce département afin de désenclaver les territoires ruraux assez isolés. Seule la communauté des communes de Chaumont dispose d'un TAD dont l'extension ne peut se faire au-delà du PTU.
- La question des « zones de référence » c'est à dire des pôles d'activités Nord, Sud, et Centre de la Haute-Marne. Il faut les mettre en synergie afin d'éviter l'éparpillement des ressources

**Monsieur Pierre Mathieu**, Vice-président du Conseil régional délégué aux infrastructures et aux transports, remercie Monsieur le maire pour son accueil en Haute-Marne et rappelle les objectifs de cette concertation au sein des quatre départements de la région.

**Monsieur le Préfet Yves Guillot**, nouvellement nommé en Haute-Marne, se présente à l'assemblée et annonce que plusieurs dossiers notamment routiers sont en attente sur le département.

**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. Il s'adresse aux participants pour leur demander quels sont les points les plus importants qu'ils veulent mettre en avant sur le territoire haut-marnais.

*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 de la Haute-Marne et sur la place des transports collectifs dans le département.

*Monsieur Jean Claude Daniel* fait remarquer qu'il existe un consensus général sur la nécessité de développer les transports collectifs mais que la question essentielle reste leur financement. C'est la difficulté majeure à leur développement.

Les circuits de transports collectifs ayant des seuils de rentabilité plus ou moins déficitaires (le transport public n'est jamais bénéficiaire), il y a intérêt à hiérarchiser les services de transport actuels dans une période de difficulté financière de manière à faire des choix d'investissements.

Par exemple, des moyens de transport plus économes comme le Transport à la Demande pourraient être mis en place plutôt qu'une ligne régulière assurant le même service mais coûtant plus cher.

*Monsieur Guy Durantet* évoque la situation qu'il connaît. Sur son territoire, 17 lignes de bus, régulières ou à la demande existent. Elles fonctionnent plus ou moins bien selon les communes traversées. Il explique ces différences par le manque d'investissement en communication de certains élus locaux autour du projet. Le problème d'argent n'est pas le seul facteur expliquant la difficulté à mettre en place des systèmes de transports collectifs, le manque de communication auprès des habitants en est un autre.

Sur son territoire, le secteur de Haute Rive fonctionne bien

Généralement, l'autofinancement des lignes de son secteur se situe entre 10 et 15%.

Avec le vieillissement de la population du secteur, le besoin de mobilité en milieu rural va s'accroître.

*Monsieur Christian Nolot* n'a pas pu mettre en place le versement transport sur son territoire. Aujourd'hui, il ne dispose que d'un service de TAD qui ne fonctionne pas très bien.

Pour lui, les tentatives ont échoué en raison du manque d'interlocuteurs locaux motivés.

Selon *Monsieur Gérard Didier*, on ne peut pas parler de développement rural sans transports collectifs. Il faut mettre des moyens surtout dans les communes rurales.

**Monsieur Didier Lassauzay** évoque la question des externalisations qui n'est pas prise en compte dans les transports collectifs. Cela accentue les déséquilibres d'exploitation.

**Monsieur Pierre Mathieu** reprend l'idée de faire coopérer entre elles l'ensemble des AOT de la région.

En effet, pour répondre au besoin de mobilité de cette région, il faut coordonner l'ensemble des systèmes de transports collectifs afin de créer une chaîne globale de déplacement (intermodalité, billettique, informations aux voyageurs...). C'est d'abord à l'intérêt de l'utilisateur auquel il doit être répondu.

La loi SRU permet de mettre en place des « conférences de coordination des AOT ».

Pour la région, une première étape consisterait à établir un lieu de dialogue entre les différentes AOT et en lien avec les différents transporteurs pour au moins avoir une vision partagée des différents enjeux.

Aujourd'hui, il existe des débuts de coordination mais il constate qu'il y a encore des chaînons manquants qu'il convient de combler.

**Monsieur Jean Claude Daniel** est favorable à cette idée de coordonner les différentes AOT régionales.

Il évoque aussi le coût social du transport. Si l'on veut maintenir un certain nombre d'actifs au sein des territoires, il faut qu'ils soient mobilisables c'est à dire qu'il faut leur permettre de gagner facilement les lieux d'emplois.

**Monsieur Christian Nolot** approuve son collègue de Chaumont.

En effet, les personnes doivent pouvoir accéder facilement aux pôles d'emplois. Or, aujourd'hui, il existe des difficultés à accéder aux différentes villes de la région :

- Avec Dijon, malgré les efforts importants du Conseil régional.
- Avec Troyes et Reims : Il faudrait plus de liaisons directes et rapides vers ces deux centres universitaires de la région
- Avec Paris : La relation en termes de fréquence est relativement bonne mais le service en termes de confort pourrait être amélioré.

Sur ce dernier point, **Monsieur Pierre Mathieu** évoque le problème de l'électrification du réseau qui oblige à des changements dans le matériel utilisé pour assurer la continuité du service ferroviaire. Afin de limiter au maximum ces ruptures de charge, la Région a donc décidé d'investir dans des autorails bi-modes, bi-courants.

**Monsieur Christian Nolot** approuve totalement l'achat de matériels bi-modes. Néanmoins, il met en avant le problème des petites gares rurales qu'il convient de maintenir en état pour éviter leur fermeture prochaine par la SNCF.

**Monsieur Jacques Pierrot** indique que sur la ligne Langres-Chaumont-Reims, il existe seulement deux allers retours par jour entre Langres et Reims, or c'est un axe important pour la Haute-Marne.

Aujourd'hui, les jeunes de ce secteur sont plus attirés par l'université de Dijon, plus proche et plus accessible.

Or, il est possible que prochainement une sectorisation scolaire universitaire soit mise en place qui obligera alors les étudiants champardennais à rejoindre Troyes et Reims. Au regard de l'offre actuelle en TER, cela risque d'être compliqué.

Enfin, il est nécessaire de modifier l'attractivité des gares et leur accessibilité pour les PMR.

Selon **Monsieur David Louet**, il existe des solutions pour le transport des personnes mais elles ne sont pas mises en avant dans la plupart des cas (services de rabattement par cars sur les gares TER par exemple)

Il évoque aussi le problème de changement de région SNCF entre Dijon et Langres, ce qui ne facilite pas le fonctionnement du réseau.

**Monsieur Pierre Mathieu** souhaite clarifier les responsabilités de chacun pour augmenter l'efficacité des transports collectifs. Il souhaite également associer l'ensemble des acteurs pour permettre de mettre en place des solutions comme le rabattement.

**Monsieur Guy Durantet** est satisfait de l'augmentation d'offre sur Langres-Paris.

Il ajoute qu'il faut néanmoins éviter le morcellement dans le traitement global (offre, services...) des autres lignes ferroviaires. Ainsi, il faudrait traiter dans son ensemble la ligne Reims-Dijon pour éviter les incohérences et mieux desservir les gares intermédiaires (dont il faut éviter la fermeture) entre Saint-Dizier et Chalindrey.

**Monsieur Jean Pierre Garnier** met en garde sur le risque de privilégier uniquement les liaisons directes de Langres vers Dijon pour obtenir une correspondance TGV vers Paris. Un trajet qui est d'ailleurs plus long qu'un trajet direct vers Paris.

En effet, à terme la SNCF pourrait diminuer les liaisons Corails vers Paris depuis Langres et via Chaumont.

Déjà aujourd'hui, il a été constaté une baisse significative du nombre de trains vers Nancy et la Franche-Comté.

## Enjeux de la logistique, valeur ajoutée pour le développement économique et social de la région

*Monsieur Gérard Didier* rappelle l'importance de valoriser les atouts du Pays de Langres et de la Haute-Marne notamment routiers.

*Monsieur Jérôme Wilhelem* a constaté que l'autoroute drainait du trafic mais n'irriguait pas le territoire. Par exemple, il évoque l'absence de complexes hôteliers sur les aires d'autoroutes qui pourraient profiter aux territoires. Les flux passent mais ne profitent pas à la région.

Il faut aussi développer le concept de « port sec » à Chalindrey pour tirer profit de la présence de cette autoroute structurante et de son bon positionnement ferroviaire.

*Monsieur Alain Marcerou* expose les perspectives qu'il se fixe pour le développement de la plate-forme de Chalindrey.

A son avis, ce sont les utilisateurs qui doivent exploiter les infrastructures, les collectivités ne venant que financer le projet à sa création.

Dans un premier temps, le devenir de cette plate-forme passe par une intermodalité route/route :

Il s'agit de constituer une flotte de porte-containers pour éviter les camions qui roulent à vide.

Il faut faire émerger un marché régional du container en mettant en réseau l'ensemble des plates-formes régionales (Vatry/ Nogent sur Seine/ Chalindrey/ Givet) afin de mutualiser les informations sur l'Import /Export et ainsi mieux répondre aux besoins des entreprises en termes de logistiques.

Dans un deuxième temps, une intermodalité route/rail sera mise en place:

Chalindrey doit s'inscrire dans une liaison ferrée Nord-Sud structurante. Elle doit être un maillon du réseau ferré européen de marchandises en connexion avec le Havre, Marseille et Hambourg.

Il Résume de sa vision sur le devenir de la plate-forme de Chalindrey.

- La constitution d'une flotte de porte-containers ;
- La mutualisation de l'information pour favoriser la compensation entre Zones d'Activités ;
- La connexion avec les réseaux ferrés structurants européens.

Il ajoute le problème de l'enclavement actuel de la Haute Marne et ce que cela représente en termes de coût. Il estime son surcoût à 200 000€ par an pour envoyer ses containers depuis Chalindrey par rapport à d'autres endroits.

Pour l'expédition, un container coûte environ 300 € de plus depuis la Haute Marne qu'au départ de Blois.

*Monsieur Pierre Mathieu* indique que le Conseil régional soutient cette idée de mutualisation. Il ajoute que le Conseil régional est à l'origine d'une réunion entre les quatre plates-formes qui aura lieu prochainement.

*Monsieur André Horth* évoque la faiblesse du trafic fluvial, depuis quelques années. Aujourd'hui, il observe un plus fort trafic. Il convient néanmoins de le relativiser : 3 péniches par jour alors que la capacité du canal est de 30 par jour.

VNF doit se rapprocher des entreprises pour mieux connaître leurs besoins.

Il faut mettre en place des études d'itinéraires sur deux axes majeurs

- La petite Saône
- Le Canal de la Champagne à la Bourgogne

*Monsieur Didier Lassauzay*, à propos du trafic fluvial, tient à informer qu'actuellement, les péniches du type Freycinet ne permettent pas le transport de containers.

**Monsieur Moral** dirige une entreprise qui représente 3 000 emplois à St Dizier mais 36 000 en Allemagne.

Aujourd'hui, des entreprises avec lesquelles son entreprise travaille se délocalisent dans d'autres départements car elles ne trouvent pas toutes les conditions d'accueil.

Pour lui le problème du département en matière d'infrastructures est celui de l'axe Nord-Sud. Mais il ne passe pas forcément par Saint Dizier.

Par rapport au développement durable, il précise que son entreprise a fait un gros effort de renouvellement de son parc de camions, beaucoup moins polluants aujourd'hui.

**Monsieur Pierre Mathieu** tient à signifier que le SRIT n'a pas pour objectif de « tuer » le mode routier mais juste de rééquilibrer les différents modes.

**Un intervenant** déclare que dans l'hypothèse où l'axe Nord-Sud ne devrait plus passer par Saint-Dizier, ce territoire risque de devenir un désert. Il y a un intérêt à développer les infrastructures sinon il y a risque d'accroissement de pertes de population et d'activités économiques.

La N67 est un axe essentiel pour le développement du département, il ne faut pas le délaissier.

Selon **Monsieur Yves Guillot**, la N67 reste du domaine national en raison de son intérêt stratégique. Elle reste donc une priorité pour l'Etat dans ce département.

**Monsieur André Horth** fait la liste des projets et études en cours sur les routes nationales dans le département.

- La RN4 : aujourd'hui pour partie en 2x1voie mais sa mise en 2x2voies reste un objectif de l'Etat.

- La RN 67 : Un Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) a été réalisé en 1995. Il devra être remis à jour en concertation avec les acteurs locaux, le Préfet de département et le Préfet de région pour définir quelles seront les orientations.

**Monsieur Pierre Mathieu** souligne que les routes ne sont pas de la compétence de la Région.

Néanmoins, la Région va participer financièrement à la construction du Y ardennais ainsi qu'au raccordement de l'A26 à partir de Troyes vers Auxerre et Bourges et à l'A19.

Elle aimerait pouvoir intervenir davantage car cela participe au

développement de la région mais ses capacités sont extrêmement limitées en raison des réformes fiscales intervenues et des investissements importants qu'elle doit faire dans ses domaines de compétences propres (Lycées, TER,...

Aujourd'hui le volet routier n'existe plus dans le nouveau Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

Les investissements sur les routes nationales font dorénavant partie de documents spécifiques : les Programmes de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI).

**Monsieur Jérôme Wilhelem** constate que l'axe Chaumont-Rolampont est passé dans le giron du Conseil général. Le financement de son amélioration risque d'être difficile en raison du budget serré du Conseil général de la Haute-Marne.



*Un intervenant* constate que vers Saint Dizier, sur les parkings des stations-essence, il s'effectue des décrochages de poids lourds pour s'échanger leur remorque. Pourquoi ne pas créer un « truck stop » qui puisse servir au développement de ce secteur ?

Pour *Monsieur Pierre Mathieu*, il y a une complémentarité à rechercher entre les plate-formes pour justement faire venir les camions effectuant ce type de transfert de remorques dans des endroits appropriés.

A propos des circulations douces, *Monsieur André Horth* explique que les chemins de halage pourraient être plus valorisés. Il faudrait alors une maîtrise d'ouvrage qui prenne en charge ces aménagements mais qui ne sont pas du ressort de VNF.

*Monsieur Guy Durantet* rappelle que le Pays de Langres a aménagé une voie verte le long du canal et que des haltes nautiques y ont été créées.

*Monsieur Henri Le Roux* pense qu'il serait nécessaire de faire plus de communication sur le covoiturage.

*Monsieur Pierre Mathieu* rappelle que concernant les circulations douces, le Conseil régional a établi un Schéma Régional du Tourisme. Il souhaite que les partenaires travaillent ensemble afin de mettre en cohérence les aménagements touristiques notamment du point de vue de leur accessibilité.

Il ajoute que les nouveaux TER ont été aménagés de manière à pouvoir emporter plus de vélos.

De l'avis de *Monsieur Didier Lassauzay*, le développement durable c'est également la volonté de réduire les besoins de transport. Cela s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement du territoire. Des réflexions en amont et en aval sont nécessaires.

Pour *Monsieur Jacques Pierrot*, les circuits de VTT sportifs sont en pleine expansion en France. Il faut accompagner ce mouvement.

*Monsieur Pierre Mathieu* souligne que l'ensemble des débats d'aujourd'hui montrent le besoin de cohérence dans les choix en matière de transports.

*Monsieur Yves Guillot* informe l'assistance que l'Etat a organisé un colloque, en 2006, pour fixer les grandes orientations en matière de transports. L'ensemble des partenaires est invité à venir à en prendre connaissance et à s'inscrire dans cette démarche.



Réunion territoriale du 7 Mars 2007 à Chaumont		
Nom	Qualité	Téléphone
<b>Brousseau</b> Myriam	DGS communauté de communes du Pays de Chalindrey (CCPC)	
<b>Catherinet</b> Christian	SNCF TER	
<b>M.Cémere</b>	Transport « TPS Gondrand »	
<b>Gadrat</b> Cécile	Transport « Bus EST »	06 17 53 93 54
<b>Champonnois</b> Fabien	Directeur « Cars Fabian »	03 25 32 15 84
<b>Chauvin</b> Caroline	service personnes âgées adultes handicapées Conseil général de la Haute-Marne	
<b>Cornier</b> Alain	Directeur régional autoroute « APPR »	03 25 30 32 00
<b>Da Silva</b> Virginie	DRE Champagne-Ardenne	03 26 70 81 09
<b>Daniel</b> Jean Claude	Maire de Chaumont	
<b>Dammerey</b> Jean Claude	Conseiller régional	06 88 23 32 51
<b>Decottignies</b> Thierry	Directeur « Schenker Joyau » - Chaumont	
<b>Didier</b> Gérard	Conseiller général de la Haute-Marne	
<b>Durantet</b> Guy	Président « SMAEPL » Pays de Langres	03 25 84 85 38
<b>Garnier</b> Jean Pierre	Président C.C.Pays de Chalindrey	
<b>Goyard</b> Alain	Chef de services préfecture de la Haute-Marne	
<b>Grandjean</b> Laurent	Chargé de mission CESR	
<b>Guillemard</b> Tristan	Directeur « Rapide de la Meuse »	03 29 77 81 00
<b>Guillot</b> Yves	Préfet de la Haute-Marne	
<b>Harang</b> Philippe	Sous-préfet arrondissement de Langres	03 25 58 52 00
<b>Heim</b> Laurent	chargé de mission Conseil régional de Champagne Ardenne (CRCA)	03 26 70 66 01
<b>Horth</b> André	Directeur départemental de l'équipement de la Haute-Marne et délégué local de VNF	03 25 30 29 01
<b>Janin</b> Pascal	SNCF	
<b>Lassauzay</b> Didier	Comité régional CGT	



<b>Lauvergnat Jacques</b>	Sous-préfet arrondissement de St Dizier	03 25 58 51 23
<b>Le Roux Henry</b>	1 <sup>er</sup> adjoint au maire de Chaumont	03 25 30 60 07
<b>Lecoq Frédérique</b>	Chargée de projet Plan de Déplacement Urbain Communauté de l'Agglomération Troyenne	03 25 45 27 60
<b>Lefort Bernard</b>	Directeur DIT CRCA	
<b>Levréro Frédérique</b>	CCI 52	03 25 30 32 96
<b>Louet Daniel</b>	« Autobus Langrois » FNTV Haute Marne	
<b>Marcerou Alain</b>	Gérant « Chalindrey Services »	
<b>Martin Dupray Muriel</b>	Directrice générale des services adjoint CRCA	
<b>Mavricot Yves</b>	Direction des routes Conseil général de la Haute-Marne	
<b>M.Moral</b>	Directeur « Schenker Joyau » - Saint Dizier	
<b>Nolot Chirstian</b>	Maire de Langres	
<b>Perrin Dominique</b>	Directeur régional INSEE	
<b>Perrin Michel</b>	Conseiller régional	03 25 02 30 95
<b>Pierrot Jacques</b>	Président UDAF 52	
<b>Scherr Thomas</b>	chargé de mission CRCA	
<b>Tourneux Marie Hélène</b>	Chef de service INSEE	
<b>M.Vanel</b>	DR « TPS Gondrand »	
<b>Wilhelem Jérôme</b>	UDAF 52	