

## Étude de desserte en transport du secteur sud de Rethel

### Rapport de rendu final de l'étude

Région Champagne-Ardenne  
Département des Ardennes  
Communauté de Communes du Junivillois  
Commune du Châtelet sur Retourne

version 1 du 15 Novembre 2012



24 boulevard Riquet  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

1 place Gapeau  
Quartier La Banette  
83 270 St-Cyr-sur-Mer  
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

# SOMMAIRE

|  |       |
|--|-------|
| SYNTHESE   | P. 3  |
| PRESENTATION DE L'ETUDE                                | p. 7  |
| A – DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE TRANSPORT                 | p. 10 |
| B – L'EVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE | p. 16 |
| C – L'ETUDE DES SCENARI                                | p. 30 |
| ANNEXE   | p. 51 |



# SYNTHESE

Étude de desserte du secteur sud de Rethel – 1er rendu : diagnostic de l'offre et évaluation de la demande  
Région Champagne-Ardenne/Département des Ardennes / C.C. du Junivillois / Commune du Châtelet sur Retourne  
OD\_RenduFinal\_01a

## SYNTHESE DE L'ETUDE

- L'étude de desserte du secteur sud de Rethel
  - Proche de Reims, ce secteur bénéficie d'une desserte TER ferroviaire que la Région Champagne Ardenne a progressivement améliorée.
  - Les associations d'usagers et les élus souhaitant profiter au mieux de l'offre ferroviaire TER, ont ainsi obtenu, en 2008 la création de l'arrêt de Bazancourt. Ils souhaiteraient également que soient créés des arrêts à Le Chatelet sur Retourne et à Tagnon, tous deux situés également entre Reims et Rethel.
  - Le Département des Ardennes, autorité organisatrice des transports interurbains sur ce territoire, la communauté de communes du Junivillois, et la commune du Châtelet-sur-Retourne où pourrait être créée la halte ferroviaire sont associées à l'étude et la co-financent. La Région Champagne Ardenne en assure la maîtrise d'ouvrage.
  - L'étude s'est déroulée sur 6 mois à partir de fin avril 2012, et a comporté un travail de concertation avec les partenaires qui s'est traduit par des entretiens, des réunions de travail et des visites de terrain.
- L'offre de transport sur ce territoire est constituée essentiellement de l'offre ferroviaire TER :
  - L'offre par autocar est limitée aux besoins scolaires et à l'accès aux services locaux.
  - Il n'y a pas de correspondance du réseau de lignes d'autocar avec le réseau TER ou TGV, mais une complémentarité par la prise en charge de l'abonnement scolaire TER vers Reims ou Charleville-Mézières par le Département des Ardennes.
  - La complémentarité avec le réseau d'agglomération de Reims, aux deux gares (Reims et Champagne Ardenne TGV et aux arrêts TER intermédiaires, permet de rejoindre les différents pôles de l'agglomération Rémoise.
  - Dans une moindre mesure, la complémentarité avec le réseau Cœur d'Ardennes, permet de rejoindre les principaux équipements de l'agglomération de Charleville-Mézières.
  - La bonne qualité du réseau routier fait que la voiture permet des trajets plus rapides que le train. Seule la saturation des accès à Reims, peu importante actuellement, peut réduire ses avantages par rapport au transport collectif.

## SYNTHESE DE L'ETUDE

- Les potentiels de déplacements et leur évolution :
  - Les potentiels de déplacement sur le secteur sud de Reithel sont essentiellement liés au déplacements vers Reims et son agglomération :
    - Pour les lycéens et les étudiants
    - Pour les actifs
  - Les migrants vers Reithel et Charleville-Mézières constituent un potentiel beaucoup plus faible et difficilement captable.
  - La poursuite du développement de l'habitat que prévoient les communes de la zone, pour des actifs travaillant essentiellement sur l'agglomération de Reims et l'évolution de la population scolaire aujourd'hui en primaire, vers les lycées permet d'envisager une augmentation sensible du potentiel pour le train dans les 10 ans à venir.
- Trois scénario de desserte ont été étudiés :
  - Scénario 1 : Pas d'arrêt au Châtelet et mise en place d'une desserte routière vers la gare de Bazancourt, en correspondance avec les TER les plus utilisés
  - Scénario 2 : Mise en place de l'arrêt de trains à Le Châtelet sur Retourne
    - Pour les migrants actifs et scolaires vers Reims uniquement, ce qui nécessite de créer une mission de trains spécifique et différente de l'offre de base Reims – Charleville-Mézières
  - Scénario 3 : Mise en place l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne, ainsi que cela est envisagé dans le cadre du cadencement, avec une desserte complémentaire des établissements scolaires depuis les gares de Reithel et Charleville-Mézières
- Les résultats des scénarii :
  - Le Scénario 1 amène un usage de 38 personnes (soit 76 trajets) qui prennent le train à Bazancourt venant des communes de Juniville, Neuflyze, Tagnon et Le Châtelet qui sont celles dont le potentiel vers Reims est le plus élevé. 6 d'entre elles seraient des nouveaux utilisateurs du train. La clientèle des navettes mises en place entre Juniville et Tagnon est trop faible (12 par jour) pour justifier leur création.

## SYNTHESE DE L'ETUDE

- Le scénario 2 :

- Ce scénario prévoit l'arrêt de trois trains dans chaque sens à Le Châtelet sur Retourne. L'usage généré est de 84 personnes par jour (soit une fréquentation totale de 168), dont 52 reportés de la voiture. Le coût de réalisation de ce nouvel arrêt peut être estimé à 3.5 M€.
- La recette supplémentaire pour le réseau TER est de l'ordre de 50 000 € par an,
- Le coût des arrêts est de l'ordre de 7 000 € auquel s'ajouterait celui lié au renforcement du train le plus chargé, soit 0.5 M€.
- La faible fréquentation des navettes proposées vers la gare ne justifie pas leur mise en place, mais un co-voiturage organisé devra être assuré depuis Tagnon, Juniville et Neufelize.
- A cinq ans, la clientèle de l'arrêt passerait de 168 à 206 et à dix ans elle passerait à 248 par jour.

- Le Scénario 3 :

- Ce scénario prévoit l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne associé à la mise en œuvre du cadencement sur la ligne qui doit intervenir en décembre 2014.
- Le coût de réalisation de ce nouvel arrêt peut être estimé à 3.5 M€.
- L'usage généré est de 148 personnes par jour (soit une fréquentation totale de 296), dont 116 ne prennent pas le train actuellement. Cette fréquentation supplémentaire nécessite de renforcer les moyens des trains de pointe les plus chargés actuellement.
- La recette supplémentaire pour le réseau TER est de l'ordre de 116 900 € par an.
- Le coût des arrêts est de l'ordre de 35 000 € par an, auquel s'ajouterait celui lié au renforcement du train le plus chargé, soit 0.5 M€.
- A cinq ans, la clientèle de l'arrêt passerait de 296 à 370 (montées + descentes) par jour, à dix ans elle passerait à 438 (montées + descentes) par jour.

# PRESENTATION DE L'ETUDE

Étude de desserte du secteur sud de Rethel – 1er rendu : diagnostic de l'offre et évaluation de la demande  
Région Champagne-Ardenne/Département des Ardennes / C.C. du Junivillois / Commune du Châtelet sur Retourne  
OD\_RenduFinal\_01a

# PRESENTATION DE L'ETUDE

## Le contexte, les attentes et le contenu de l'étude

- **Le secteur d'études**
  - Le secteur sud de Rethel, proche de Reims, bénéficie d'une desserte TER ferroviaire que la Région Champagne Ardenne a progressivement améliorée. L'offre TER correspond à plusieurs missions et politiques d'arrêt différentes.
  - Sur cette ligne, la Région a rouvert deux haltes ferroviaires :
    - Bazancourt (dans la Marne) en septembre 2008,
    - Poix-Terron (dans les Ardennes) le 29 août 2011.
- **Des demandes des acteurs locaux**
  - les associations d'usagers et les élus souhaitent profiter au mieux de l'infrastructure et de l'offre ferroviaire TER, par création de haltes ferroviaires supplémentaires et de rabattements sur les haltes existantes. Ils ont ainsi obtenu, en 2008 la création de l'arrêt de Bazancourt. Ils souhaiteraient également que soient créés des arrêts à Le Chatelet sur Retourne et à Tagnon, tous deux situés également entre Reims et Rethel.
- **Les partenaires associés**
  - Le Département des Ardennes, autorité organisatrice des transports interurbains sur ce territoire co-finance l'étude.
  - La communauté de communes du Junivillois, et la commune du Châtelet-sur-Retourne où pourrait être créée la halte ferroviaire sont associées à l'étude et la co-financent.
  - La Région Champagne Ardenne en assure la maîtrise d'ouvrage.

Une étude en trois phases :

  - A.** Diagnostic de l'offre de transport
  - B.** Évaluation de la demande de déplacements
  - C.** Propositions de desserte
- L'étude s'est déroulée sur 6 mois à partir de fin avril 2012, avec deux rendus :
  - Rendu des phases diagnostic de l'offre et évaluation de la demande en juillet 2012
  - Rendu de la phase propositions en octobre 2012
- Elle a comporté un travail de concertation avec les partenaires qui s'est traduit par des entretiens, des réunions de travail et des visites de terrain.

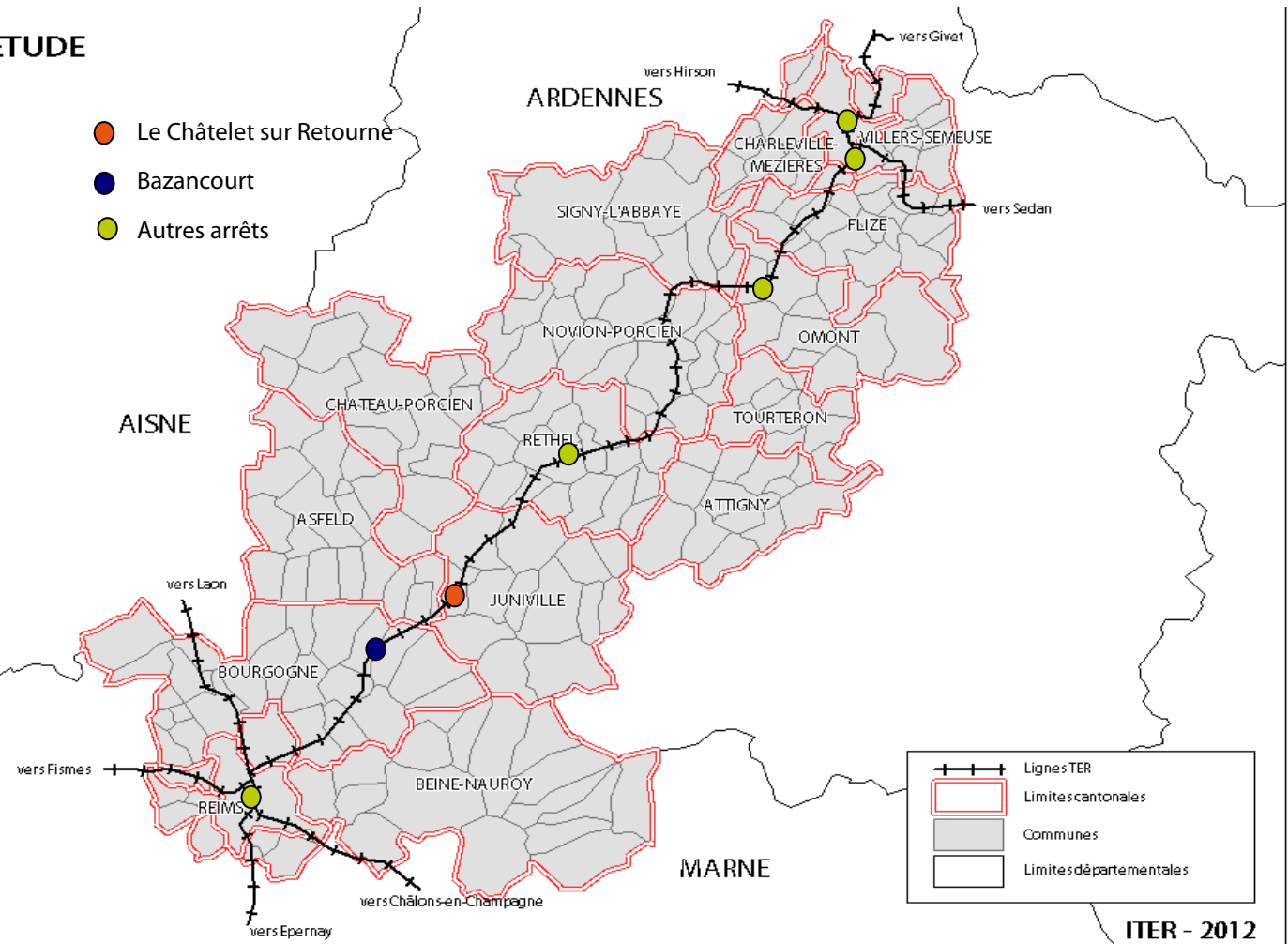
# PRESENTATION DE L'ETUDE

## Le périmètre d'étude

- L'étude a porté sur un périmètre a plusieurs composantes :

- La zone restreinte :
  - Les 14 communes les p proches du Châtelet su Retourne.
- La zone élargie :
  - Les cantons situés à proximité de la voie fer entre Reims et Charlevi Mézières.
  - Vouziers et dans une moindre mesure l'Argo Ardennaise.
- Les pôles extérieurs :
  - IdF, Chalons en Ch.

### ZONE D'ETUDE



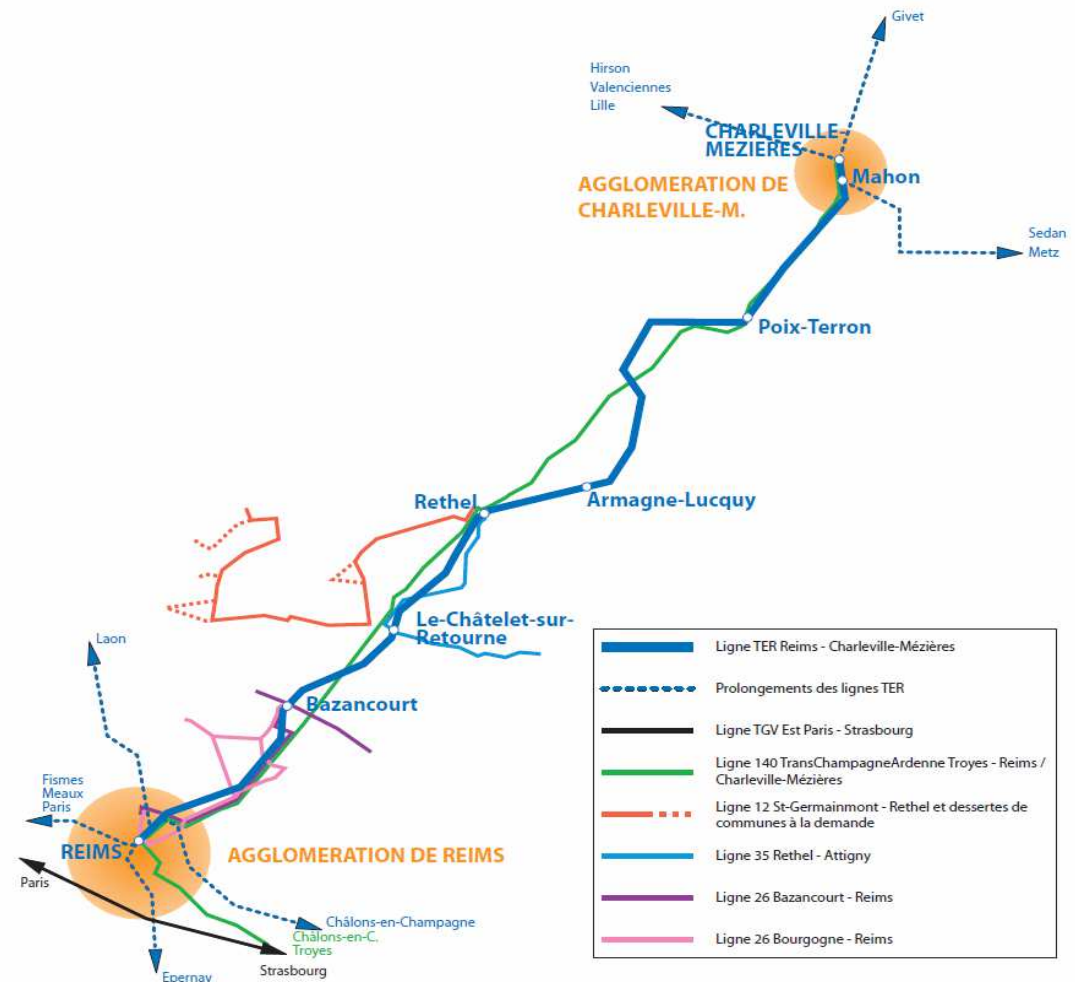
# A – DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Étude de desserte du secteur sud de Reithel – 1er rendu : diagnostic de l'offre et évaluation de la demande  
Région Champagne-Ardenne/Département des Ardennes / C.C. du Junivillois / Commune du Châtelet sur Retourne  
OD\_RenduFinal\_01a

# A. L'OFFRE DE TRANSPORT

## A.1. Les transports collectifs de voyageurs

- Une offre ferroviaire multiple
  - Le territoire est desservi par la ligne TER Reims – Charleville-Mézières permettant sur certains trajets des liaisons directes vers la gare TGV à Bézannes, vers Epernay, Sedan voire Metz.
  - Des TGV Est Paris Est – Charleville / Sedan. Ils ne desservent que Reims et Charleville et éventuellement Rethel.
  - Une offre de transport multiple
  - Entre Charleville-Mézières et Reims: 11/17 allers-retours
  - Entre Charleville-Mézières et la gare TGV: 5 allers-retours
  - En TGV de Paris Est à Charleville / Sedan: 3 allers-retours
  - Les TER assurent une desserte omnibus ou semi-directe sur l'axe Reims – Charleville-Mézières
- Deux réseaux urbains bien développés à Reims et Charleville-Mézières
- Une offre de transport départemental peu étoffée dans les Ardennes
  - Ligne 12 de Rethel à St-Germainmont via Bergnicourt
  - Ligne 35 de Rethel à Attigny via Le Châtelet-sur-Retourne et Juniville.
- Une ligne dans la Marne, la ligne 26 entre Bazancourt / Bourgogne et Reims calée principalement pour les liaisons scolaires (Champagne Mobilités)



## A. L'OFFRE DE TRANSPORT

### A.2. Le réseau ferroviaire et TER

- La fréquentation des TER (voir en annexe l'occupation maximum des TER, en semaine, entre Reims et Charleville-M.)
  - Les TER de pointe vers Reims et retour, et, en particulier ceux desservant Bazancourt sont les plus utilisés.
  - Les comptages montrent que deux TER sont régulièrement saturés (occupation supérieure à 100%) le 838317 partant de Reims à 18h27 et le 840802 arrivant à Reims à 7h54. Le vendredi après midi, la saturation concerne le 838503 partant de Reims à 16h55 et non le 838317.
- La fréquentation des points d'arrêts entre Reims et Charleville M.
  - Bazancourt, avec 2636 voyageurs sur une semaine type, en 2011 est le 18ème point d'arrêt du réseau régional.
  - Rethel est la gare intermédiaire la plus utilisée (6223 voyageurs), Amagne-Lucquy et Mohon sont largement moins utilisées (647 et 677 voyageurs)
  - Poix-Terron, créé en 2012 a une fréquentation de près de 100 voyageurs par jour, relativement équilibrée entre les deux sens. (voir annexe).
- La fréquentation de Bazancourt
  - En moyenne, la fréquentation de Bazancourt est passée de 254 voyageurs en 2011 à 270 voyageurs par jour (du lundi au vendredi), en 2012. 94% des déplacements sont orientés vers Reims ou au-delà.
  - L'évolution de la fréquentation entre 2011 et 2012 est répartie entre le nouvel arrêt créé à 6h21, les voyageurs vers Reims et ceux vers Rethel et Charleville-Mézières.
  - 1 train est fortement utilisé vers Reims à Bazancourt, à 7h20, avec 100 voyageurs en moyenne en montée.
  - Au retour, 3 trains sont fortement utilisés depuis Reims avec 50 à 96 voyageurs descendant à Bazancourt en moyenne, à 17h29, 18h07 et 18h39.

## A. L'OFFRE DE TRANSPORT

### A.3. L'intermodalité entre les réseaux

- L'intermodalité entre les réseaux est réalisée au niveau physique, par desserte d'un même pôle par plusieurs réseaux.

L'intermodalité tarifaire et billettique n'existe pas actuellement dans les Ardennes.

- Dans les Ardennes

- Le réseau départemental, utilisé essentiellement par les scolaires, n'est pas conçu pour une complémentarité avec le réseau TER.
- Le Conseil Général laisse le choix d'un lycée à Reims, pour les élèves du secteur sud de Rethel (et, exceptionnellement des collégiens). Il finance le transport sur le réseau TER pour rejoindre Reims, Rethel ou Charleville-Mézières ainsi que les destinations extérieures. Cette année, 272 élèves vont sur Reims en prenant le TER, une cinquantaine sont demi-pensionnaires les autres internes.

- Dans l'agglomération de Reims

- Les deux gares : Reims et Champagne - Ardennes TGV sont des pôles multimodaux entre les TER, les TGV, le réseau d'agglomération, en particulier le tramway et les lignes départementales (à Reims).
- Ces deux pôles multimodaux permettent de rejoindre les principaux pôles d'emploi, d'études et de services en complément du trajet en TER.

- À la gare de Bazancourt

- Certains services de la ligne départementale 26 sont en correspondance avec les TER.

## A. L'OFFRE DE TRANSPORT

### A.4. Comparaison des offres de transport

- Les temps de parcours
  - L'accès à Reims : Bien que le tramway ait restreint la place de la voiture en ville, l'accès à Reims en voiture est encore assez facile. En heure de pointe, les difficultés d'accès à Reims peuvent être estimées à un allongement de 5mn.
  - Pour Bazancourt :
    - Entre Bazancourt et l'agglomération de Reims, il faut compter 15 minutes environ et 20 minutes pour atteindre le centre-ville.
    - En comparaison, le temps en train entre Bazancourt et Reims est de 12mn.
- Pour le Chatelet sur Retourne :
  - Il faut compter 26 minutes entre le Châtelet-sur-Retourne et le centre de Reims.
  - En allant prendre le train à la gare de Bazancourt, le trajet global est de 22 mn.
  - Pour Juniville :
    - En voiture, le temps pour se rendre à Reims est de 35 minutes
    - En allant prendre le train à la gare de Bazancourt, le trajet global est de 29 mn,
- Comparaison du train par rapport à la voiture
  - En temps de parcours, le train n'est plus intéressant pour aller à Reims, que si la destination est proche de la gare. Pour rejoindre l'hôpital, les universités ou les zones d'activités, la voiture est sensiblement plus rapide que les transports collectifs.
  - L'avantage du train est essentiellement d'ordre financier :
    - Prix peu élevé des abonnements
    - Économie possible d'une deuxième voiture pour le ménage.
  - La part de marché du train peut atteindre, sur les trajets vers Reims,
    - 60% pour les domicile - études
    - 15% pour les domicile – travail
    - 2% pour les autres trajets

## A. L'OFFRE DE TRANSPORT

### A.5. Synthèse de l'offre de transport collectif

- Une offre par autocar limitée aux besoins scolaires et à l'accès aux services locaux.
- Pas de correspondance du réseau de lignes d'autocar avec le réseau TER ou TGV, mais une complémentarité par la prise en charge de l'abonnement scolaire TER vers Reims ou Charleville-Mézières par le Département des Ardennes.
- Seule l'offre ferroviaire permet de rejoindre les pôles d'attraction de la zone étudiée :
  - Reims et son agglomération
  - Charleville-Mézières
  - Rethel
  - L'île de France et les autres régions françaises par le réseau TGV à Reims ou Champagne Ardenne TGV.
- La complémentarité avec le réseau d'agglomération de Reims, aux deux gares (Reims et Champagne Ardenne TGV et aux arrêts TER intermédiaires, permet de rejoindre les différents pôles de l'agglomération Rémoise.
- Dans une moindre mesure, la complémentarité avec le réseau Cœur d'Ardennes, permet de rejoindre les principaux équipements de l'agglomération de Charleville-Mézières.
- La bonne qualité du réseau routier et autoroutier dans le secteur étudié fait que la voiture permet des trajets plus rapides que le train. Seule la saturation des accès à Reims peut réduire les avantages de la voiture par rapport au transport collectif. Pour l'instant, les difficultés de circulation y sont peu importantes.

# B – L’EVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

Étude de desserte du secteur sud de Rethel – 1er rendu : diagnostic de l’offre et évaluation de la demande  
Région Champagne-Ardenne/Département des Ardennes / C.C. du Junivillois / Commune du Châtelet sur Retourne  
OD\_RenduFinal\_01a

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B1. - La méthode d'évaluation de la demande

L'évaluation de la demande actuelle et potentielle a été faite en prenant plusieurs approches :

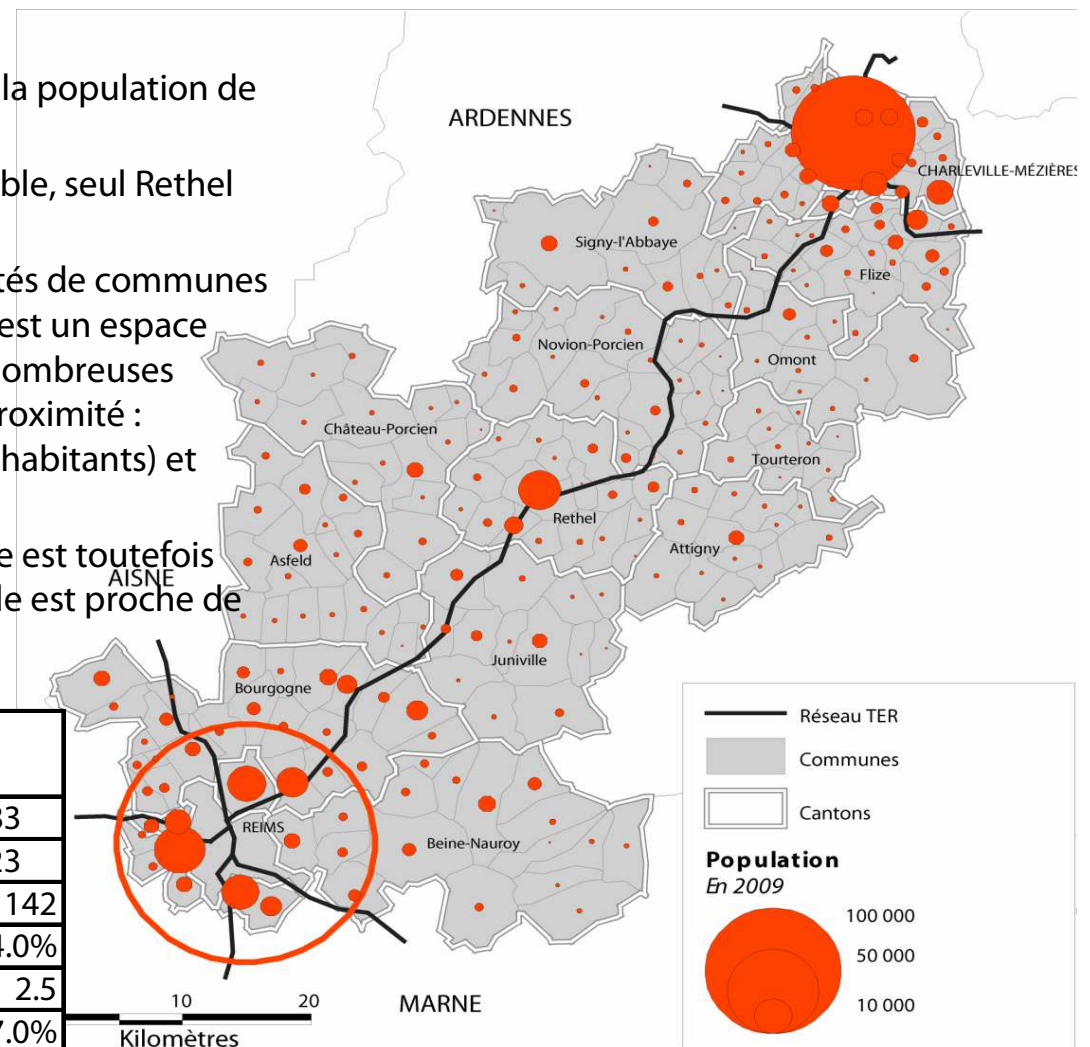
- Analyse des données socio-économiques sur le territoire
  - La population, les tranches d'âge
  - L'activité et le statut
  - Le nombre de personnes par ménage, la motorisation
  - Les migrations domicile-travail et domicile-études
- Les pôles d'attraction et les territoire qu'ils attirent
  - Les équipement attractifs dans les pôles et leur desserte par les TC et par le réseau routier
  - Les projets
- Les principaux déplacements
  - Les principales Origines/Destination concernées par la desserte de l'axe Reims-Rethel-Charleville M.
  - Comparaison VP/TC et modélisation pour estimer la part de marché actuelle des TC
- Les entretiens avec les communes et les acteurs locaux :
  - Pour avoir les éléments sur la population en 2012, et sur l'évolution des constructions sur le territoire
  - Pour identifier les caractéristiques principales des nouvelles populations qui s'installent sur le territoire.
  - Pour estimer les évolutions à 5, 10 et 15 ans du territoire

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.2. – Les données socio-économiques (source INSEE)

- La population et son évolution

- Reims et Charleville-Mézières concentrent 80% de la population de la zone élargie.
- Entre les deux agglomération, la population est faible, seul Reithel dépasse 5 000 habitants.
- La zone restreinte composée des trois communautés de communes de l'Asfeldois, du Junivillois et du Plateau Porcien, est un espace rural de faible densité (23 hab./km<sup>2</sup>) composé de nombreuses petites communes structurées par trois pôles de proximité : Château-Porcien (1 400 habitants), Juniville (1 200 habitants) et Asfeld (1 000 habitants).
- Entre 1999 et 2009, l'évolution de la zone restreinte est toutefois plus forte que celle des territoires environnants, elle est proche de 10% (1700 personnes).



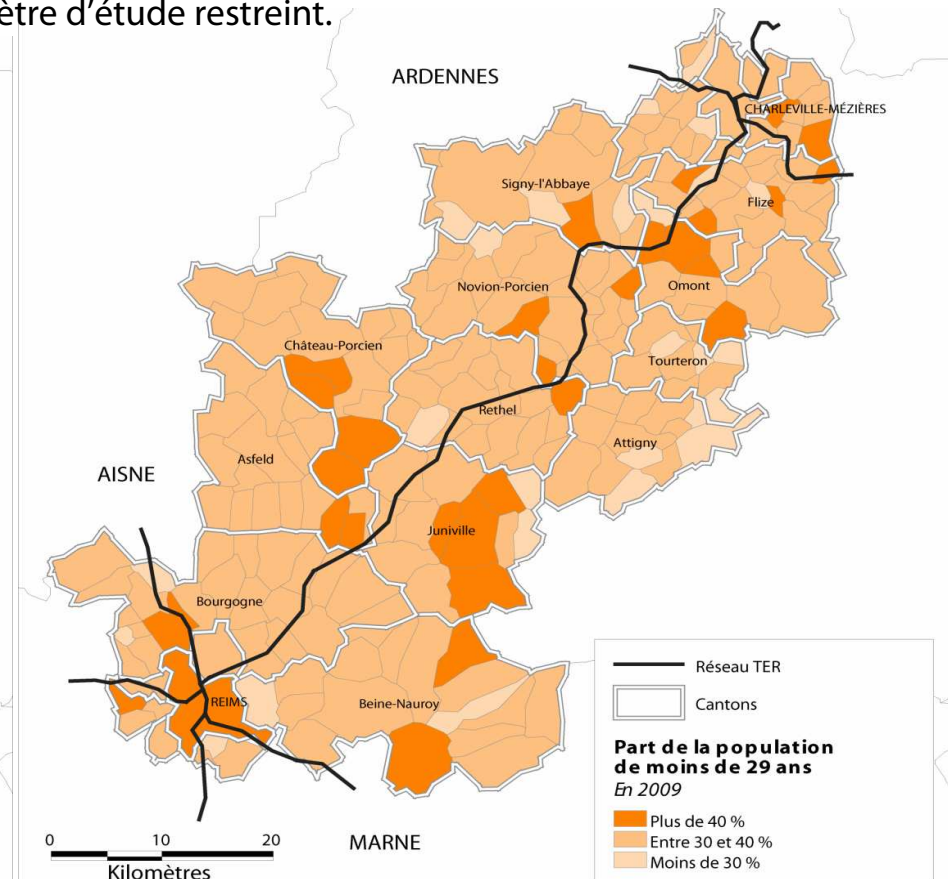
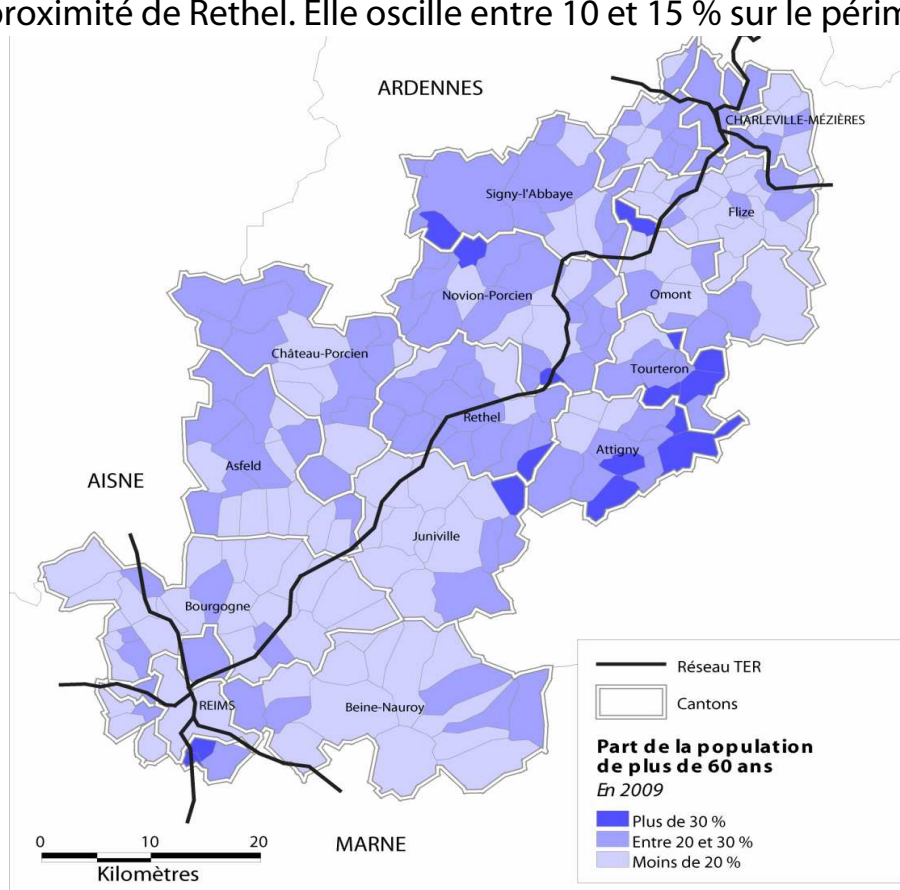
| Données             | Zone Elargie | Zone Restreinte | Total   |
|---------------------|--------------|-----------------|---------|
| Population 2009     | 357 453      | 14 830          | 372 283 |
| Superficie en km2   | 1 992        | 631             | 2 623   |
| Densité hab/km2     | 179          | 23              | 142     |
| Actifs occupés/Pop  | 44.1%        | 43.5%           | 44.0%   |
| Personnes/ménage    | 2.5          | 2.6             | 2.5     |
| évolution 1999/2008 | 6.5%         | 9.2%            | 7.0%    |

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.2. – Les données socio-économiques (source INSEE)

- La population par classe d'âge

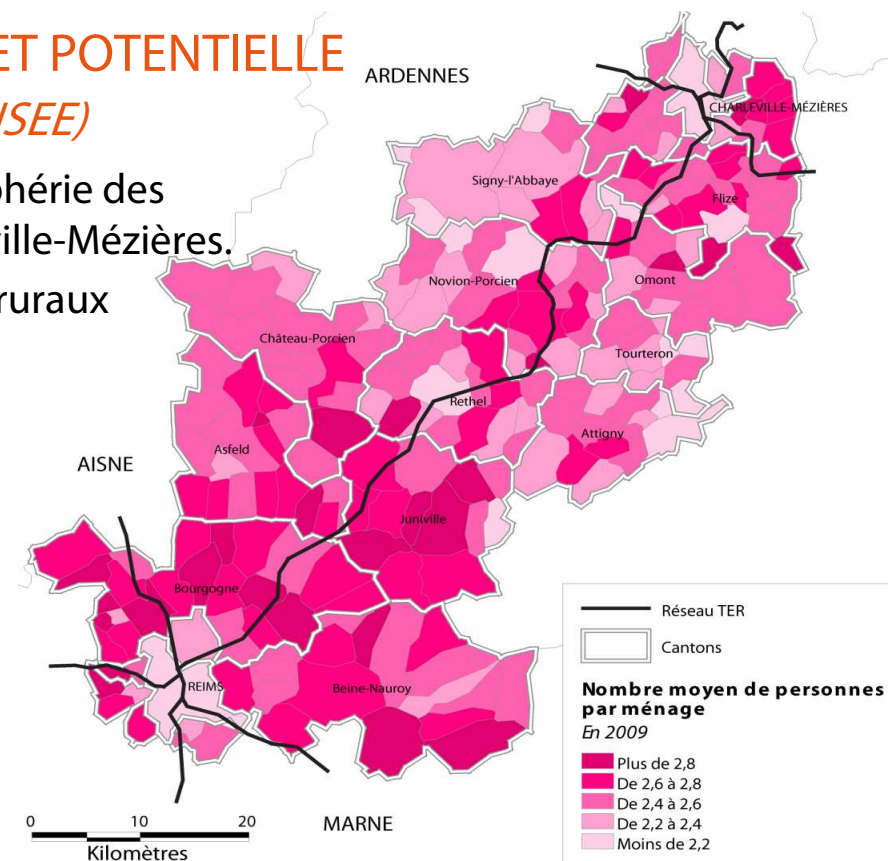
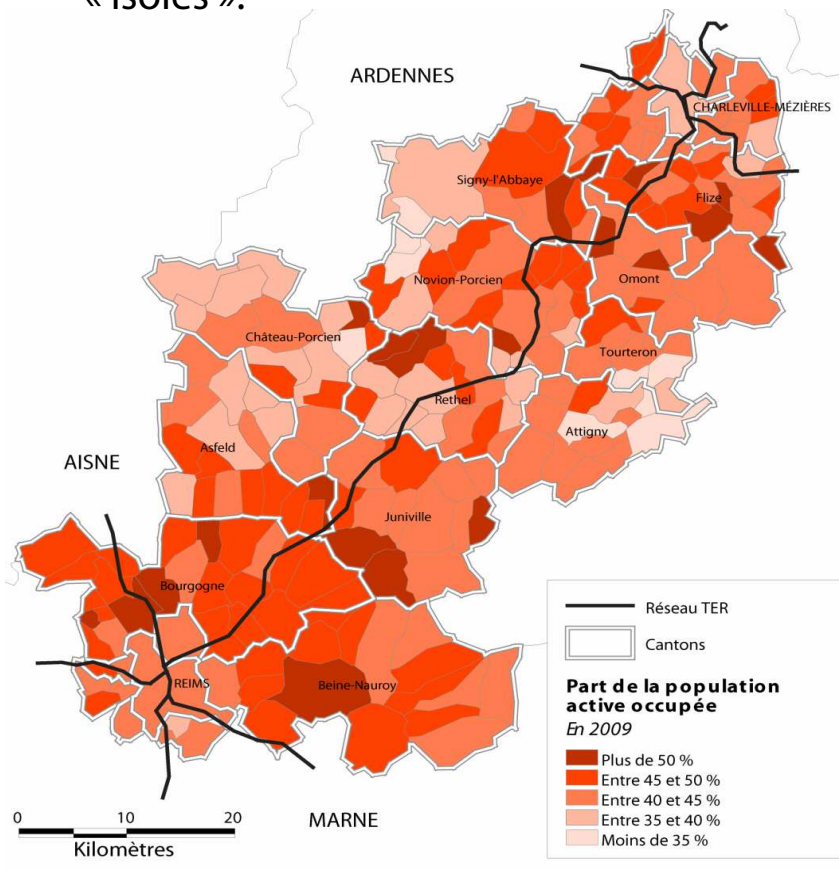
- Les jeunes (moins de 29 ans) sont bien représentés sur l'ensemble du territoire. Ils sont nombreux (plus de 40 %) dans certains secteurs ruraux : 44 % à Annelles et Saint-Rémy-le-Petit ; 41 % à Juniville et Avançon.
- La part des personnes âgées (plus de 60 ans) est plus importante dans la moitié nord du territoire, notamment à proximité de Reithel. Elle oscille entre 10 et 15 % sur le périmètre d'étude restreint.



## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.2. – Les données socio-économiques (source INSEE)

- Le nombre de personnes par ménage est plus élevé en périphérie des villes et dans les communes situées sur l'axe Reims – Charleville-Mézières.
- Il est plus faible dans les centres urbains et dans les espaces ruraux « isolés ».



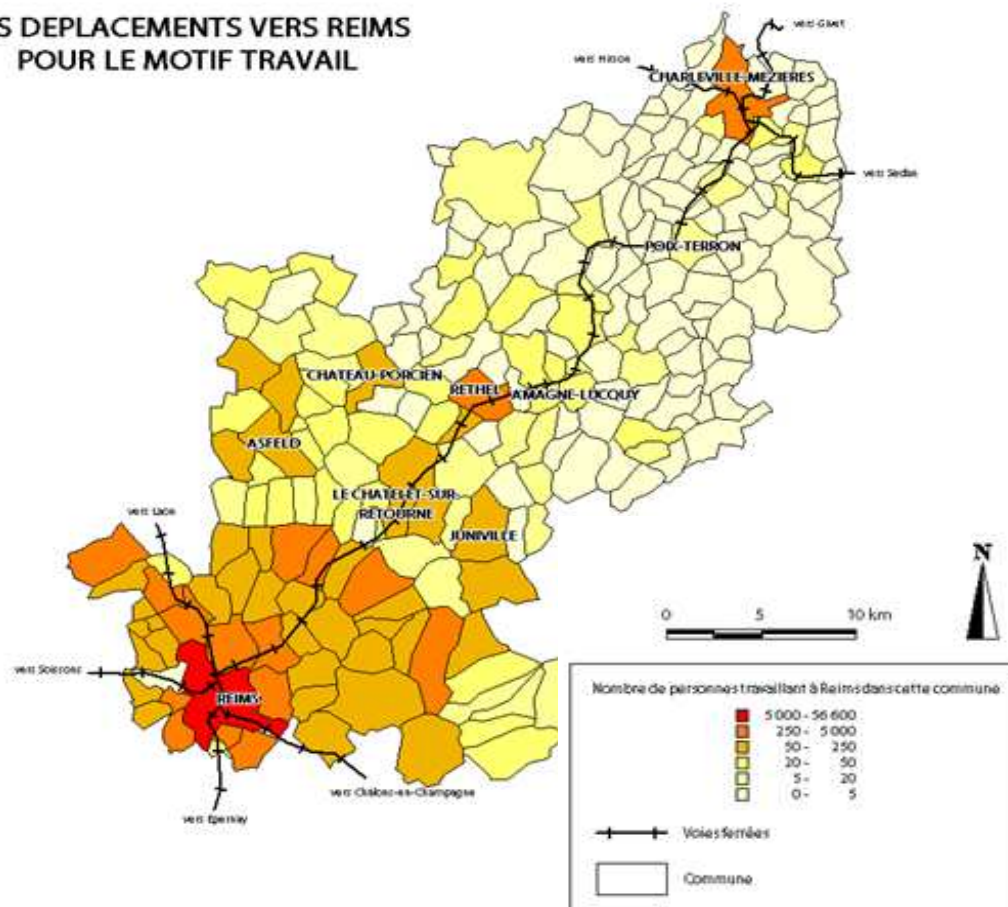
- La part de population active et occupée est globalement plus élevée dans les communes placées sous l'aire d'influence de Reims ou de Charleville-Mézières.
- Elle est plus faible autour de Rethel et dans les espaces ruraux en marge du territoire.
- Le périmètre d'étude restreint apparaît influencé par l'agglomération rémoise.

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

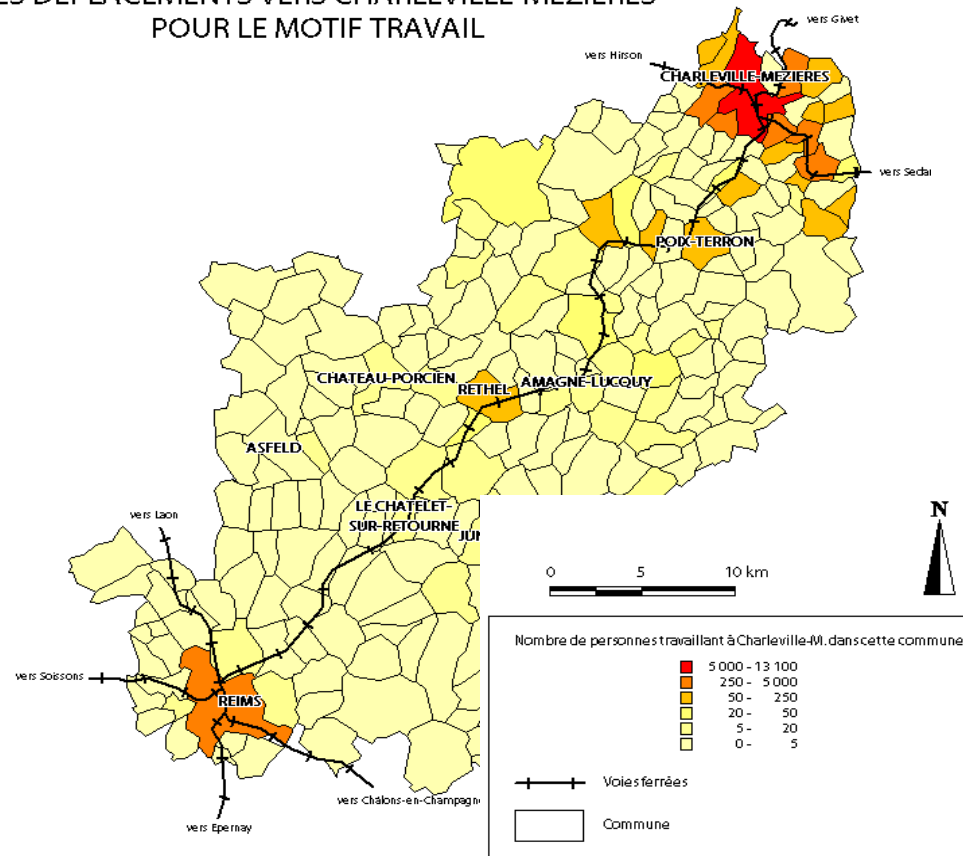
### B.3. – Les migrations domicile – travail (source INSEE)

- Les flux domicile – travail vers Reims sont importants dans l'ensemble de la moitié sud du territoire, jusqu'à Rethel, depuis le périmètre d'étude restreint, cela représente plus de 1 200 déplacements.
- Les flux domicile – travail vers Charleville-Mézières sont significatifs pour les secteurs les plus proches de l'agglomération carolomacérienne. Au sein du périmètre d'étude restreint, ils ne représentent qu'une centaine de déplacements.

LES DEPLACEMENTS VERS REIMS  
POUR LE MOTIF TRAVAIL



LES DEPLACEMENTS VERS CHARLEVILLE-MEZIERES  
POUR LE MOTIF TRAVAIL



## B – L’EVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.3. – Les migrations domicile – travail (source INSEE)

- Depuis l’ensemble de la zone d’études

- En dehors des flux vers Reims, Charleville-Mézières et Rethel, les flux domicile – travail sont principalement vers :
  - Les communes de banlieue des agglomérations de Reims et Charleville-Mézières (Tingueux, Villers-Semeuse, etc.) ;
  - Les polarités externes au territoire d’étude (Sedan, Châlons-en-Champagne, etc.) ;
  - Les autres polarités secondaires du territoires d’étude (Signy-l’Abbaye, Juniville, etc.).
- Les flux sont également significatifs en direction du département de l’Aisne (plus de 400 déplacements) et de l’Île-de-France (près de 600 déplacements, dont la moitié pour Paris intra-muros).

- Depuis les communes les plus proches de la voie ferrée (tableau ci-contre)

- Reims (avec 717 migrations vers la commune et 159 vers les autres communes de Reims Métropole) constitue la principale destination.
- Rethel et Sault les Rethel viennent ensuite avec 200 migrations
- Charleville-Mézières exerce une attraction sensiblement plus faible.
- Globalement, ces communes proches ont un flux vers Reims un peu supérieur à celui de Bazancourt.

| Commune du lieu de travail - > | Charleville-Mézières | Rethel    | Sault-lès-Rethel | Le Châtelet-sur-Retourne | Witry-lès-Reims | Agglo Reims sauf Reims | Reims      | Total      |
|--------------------------------|----------------------|-----------|------------------|--------------------------|-----------------|------------------------|------------|------------|
| Le Châtelet-sur-Retourne       | 11                   | 7         | 7                |                          |                 | 41                     | 112        | 179        |
| Bergnicourt                    |                      | 4         | 4                |                          |                 | 8                      | 33         | 49         |
| L'Écaille                      | 8                    | 8         |                  |                          | 4               | 8                      | 38         | 64         |
| Saint-Remy-le-Petit            |                      |           |                  |                          | 3               |                        | 3          | 7          |
| Tagnon                         | 12                   | 41        | 8                |                          | 8               | 12                     | 126        | 208        |
| Neuflize                       |                      | 24        |                  | 4                        |                 | 12                     | 161        | 201        |
| Alincourt                      |                      | 12        |                  |                          |                 | 8                      | 8          | 28         |
| Juniville                      | 18                   |           | 4                |                          | 4               | 31                     | 93         | 150        |
| Avançon                        | 4                    | 16        |                  |                          |                 | 4                      | 24         | 48         |
| Ménil-Lépinois                 |                      | 7         |                  |                          |                 | 3                      | 20         | 30         |
| Perthes                        | 8                    | 24        | 8                |                          | 4               | 4                      | 31         | 79         |
| Roizy                          | 8                    | 4         | 4                |                          |                 | 4                      | 32         | 52         |
| Saint-Loup-en-Champagne        |                      | 12        | 4                | 4                        |                 | 16                     | 24         | 61         |
| Sault-Saint-Remy               | 4                    |           |                  |                          |                 | 7                      | 11         | 22         |
| Total                          | 72                   | 159       | 40               | 8                        | 24              | 159                    | 717        | 1 179      |
| <i>BAZANCOURT</i>              |                      | <i>56</i> | <i>4</i>         |                          | <i>16</i>       | <i>48</i>              | <i>632</i> | <i>756</i> |



## B – L’EVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.4. – Les migrations domicile – études (source INSEE)

- Outre les déplacements à destination des trois pôles du territoire, les flux domicile – étude se font vers :
  - Les pôles dotés d’un collège du territoires d’étude (Nouvion-sur-Meuse, Juniville, etc.).
  - Les communes de banlieue des agglomérations de Reims et Charleville-Mézières (Witry-lès-Reims, Villers-Semeuse, etc.) ;
  - Les polarités externes au territoire d’étude (Châlons-en-Champagne, Sedan, etc.) ;
- Les flux sont également relativement importants en direction de l’Île-de-France (près de 650 migrations, dont les deux-tiers à destination de Paris intra-muros) et du département voisin de l’Aisne (plus de 200).
- Depuis les communes les plus proches de la voie ferrée (ci-dessous)
  - Rethel, avec 166 migrations constitue la principale destination.
  - Reims vient ensuite avec 141 migrations, soit un plus que le flux de la seule commune de Bazancourt.
  - Charleville-Mézières exerce une attraction sensiblement plus faible (36 migrations) alors que le flux depuis Poix-Terron est égal à 100.

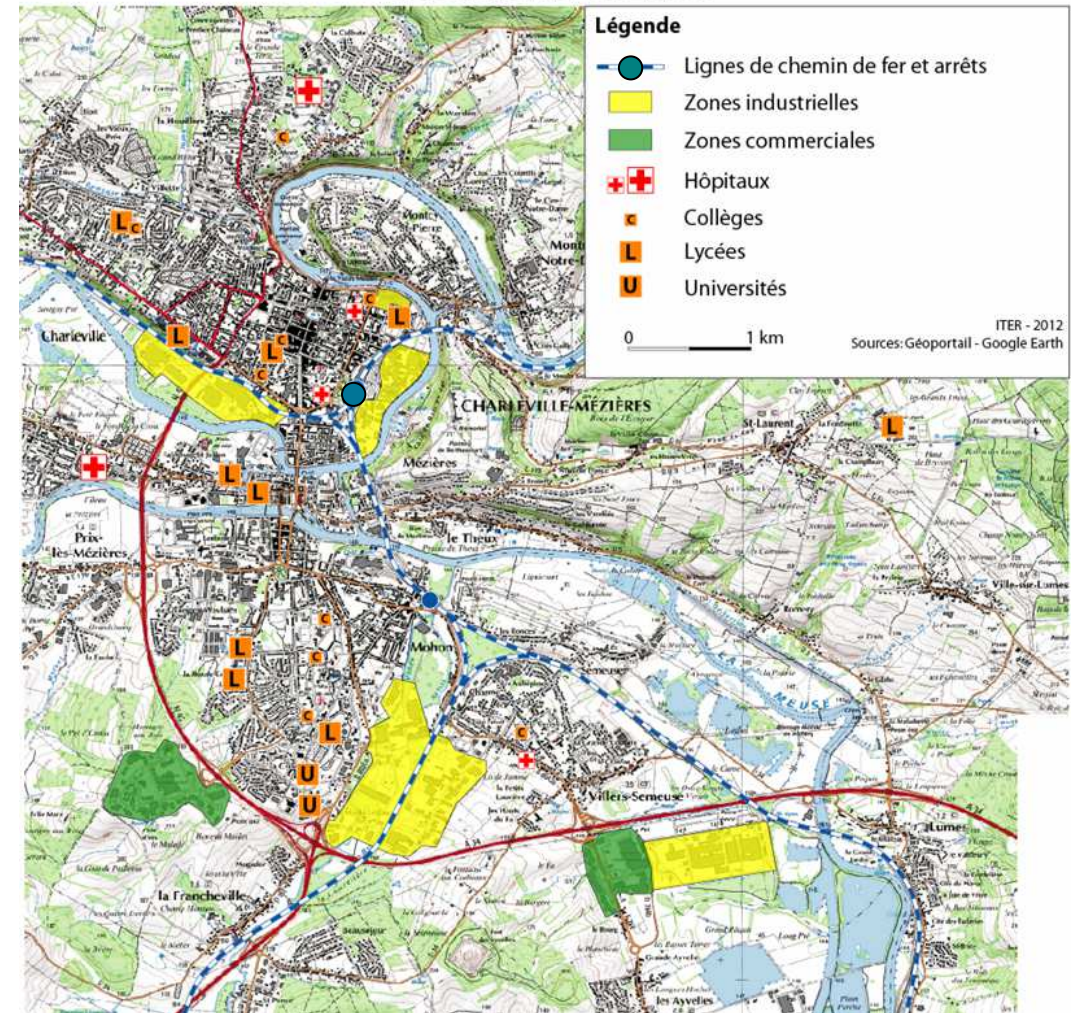
| Commune établissement fréquenté -> | Châlons-en-Champagne | Reims      | Rethel | Sault-lès-Rethel | Charleville-Mézières | Sedan | Total      |
|------------------------------------|----------------------|------------|--------|------------------|----------------------|-------|------------|
| Commune origine                    |                      |            |        |                  |                      |       |            |
| Le Châtelet-sur-Retourne           |                      | 26         | 15     |                  | 7                    |       | 48         |
| Bergnicourt                        |                      |            | 12     |                  |                      |       | 12         |
| L'Écaille                          |                      | 11         | 4      |                  |                      |       | 19         |
| Saint-Remy-le-Petit                |                      | 3          |        |                  |                      |       | 3          |
| Tagnon                             | 8                    | 24         | 24     |                  | 8                    |       | 69         |
| Neuflize                           |                      | 32         | 28     |                  |                      |       | 60         |
| Juniville                          |                      | 13         | 31     |                  | 9                    | 4     | 57         |
| Avançon                            |                      |            |        |                  |                      | 4     | 4          |
| Ménil-Lépinçois                    |                      | 7          |        |                  |                      | 3     | 10         |
| Perthes                            |                      |            | 39     | 4                | 8                    |       | 51         |
| Roizy                              |                      | 12         | 4      |                  |                      |       | 16         |
| Saint-Loup-en-Champagne            |                      |            | 4      |                  |                      |       | 4          |
| Sault-Saint-Remy                   |                      | 11         | 4      |                  | 4                    |       | 19         |
| Total                              | 8                    | 141        | 166    | 4                | 36                   | 12    | 374        |
| <b>BAZANCOURT</b>                  |                      | <b>124</b> |        |                  |                      |       | <b>124</b> |
| <b>POIX-TERRON</b>                 |                      | <b>12</b>  |        |                  | <b>100</b>           |       | <b>112</b> |

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.5. – Les équipements attractifs dans les principaux pôles

- À Charleville-Mézières :
  - Plusieurs collèges et lycées sont situés en centre-ville et accessibles à pied ;
  - Les autres établissements, ainsi que le pôle universitaire, situés au sud, sont desservis par le réseau de bus.

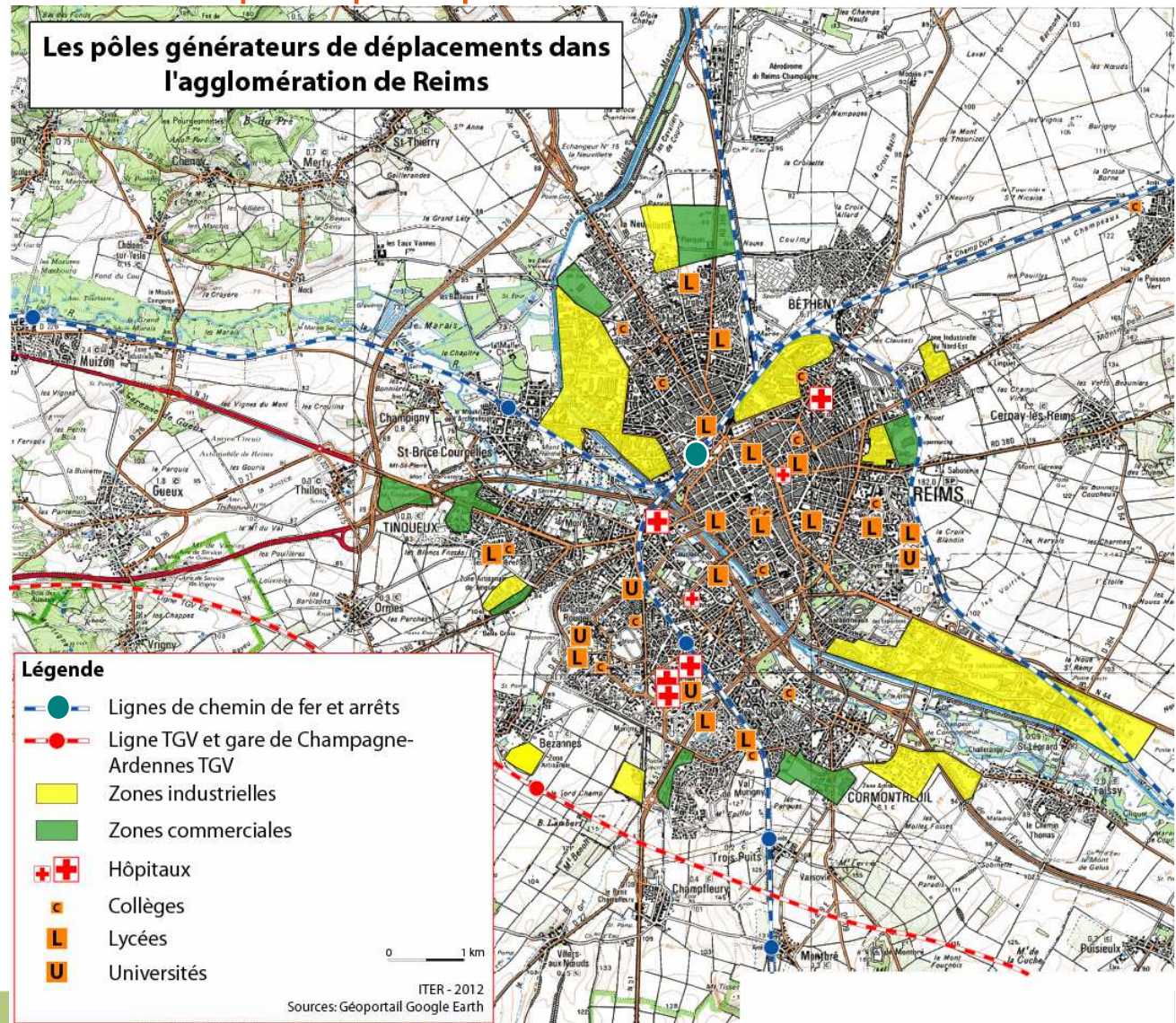
Les pôles générateurs de déplacements dans l'agglomération de Charleville-Mézières



## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.5. – Les équipements attractifs dans les principaux pôles

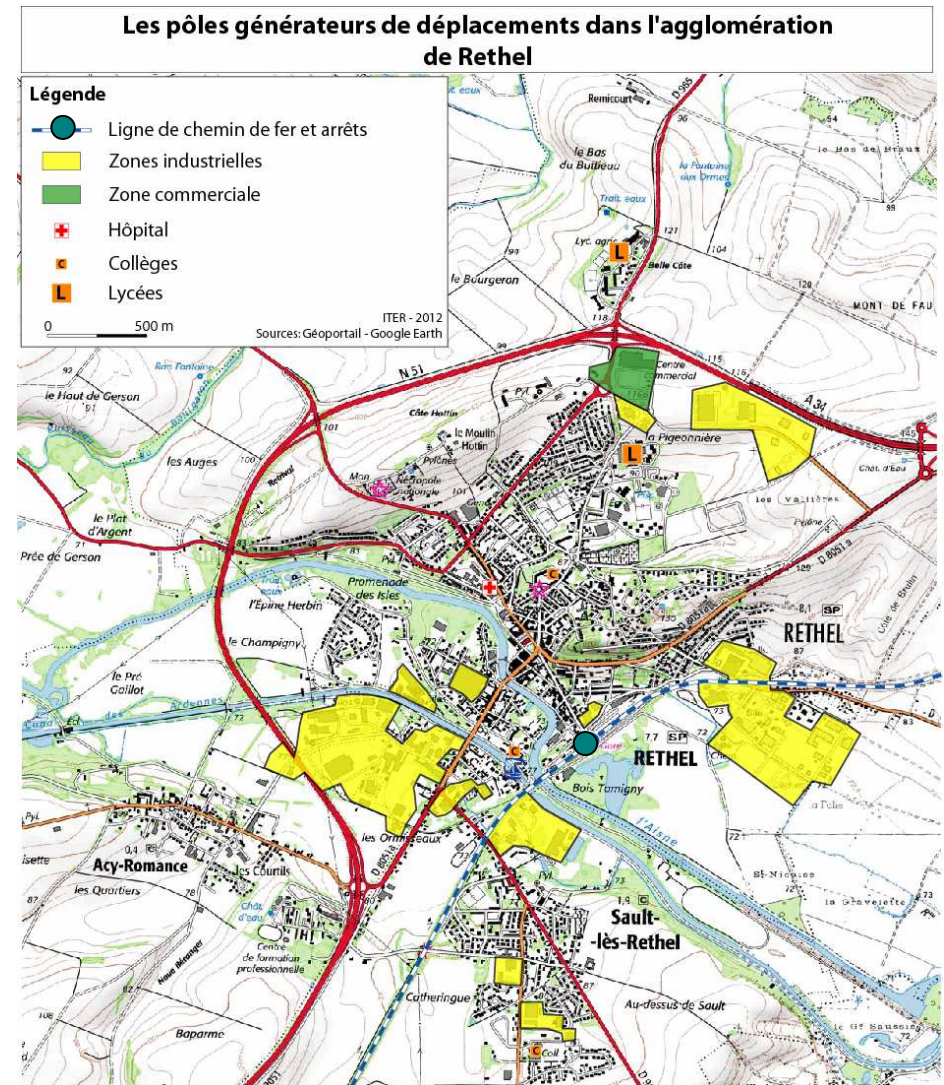
- Dans l'agglomération de Reims
  - Les lycées et campus universitaires sont bien desservis depuis la gare.
    - Quelques lycées sont proches de la gare et accessibles à pied ;
    - Sur un axe nord-sud, le tramway dessert surtout les universités du secteur Croix-Rouge ;
    - Les autres établissements sont accessibles en bus.
  - Les hôpitaux, situés au sud sont à proximité de la halte TER Maison Blanche et desservis par le tramway, dont une ligne va à la gare de Champagne-Ardenne TGV.



## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.5. – Les équipements attractifs dans les principaux pôles

- À Rethel :
  - Les établissements scolaires sont éloignés de la gare ;
  - Il n'y a pas de réseau de bus pour les desservir.



## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.6. – Les évolutions du territoire : entretiens avec les acteurs locaux

- Les élus locaux, et les représentants de l'association APOGERR ont été rencontrés, lors d'une réunion commune au lancement de l'étude et lors de réunions de travail intermédiaires.
- Les principaux points ressortis des rencontres avec les communes sont :
  - La réunion à la communauté de communes du Junivillois a rassemblé des maires, adjoints et membres des communautés de communes du territoire. Elle avait pour but d'avoir un aperçu de la situation démographique et urbanistique des différentes communes.
  - Les territoires de l'Asfeldois, du Junivillois et du Vouzinois sont concernés par la réouverture de la gare du Châtelet-sur-Retourne. Il y a un besoin de cohérence dans les politiques pour accueillir les personnes venant de Reims.
  - Plusieurs élus ont parlé de la réussite de la ré-ouverture de Bazancourt suite à la volonté de l'association APOGERR qui pousse le sujet depuis longtemps.
  - La plupart des communes ont un développement important basé sur un desserrement de l'agglomération Rémoise. Les nouveaux habitants vont donc très majoritairement travailler dans cette agglomération.
  - La visite, avec les élus, de la gare du Châtelet-sur-Retourne a permis de vérifier la faisabilité d'un arrêt et des équipements associés, en particulier un espace de stationnement. L'espace pour les quais est suffisant, et des terrains sont disponibles pour le parking.
- Les éléments amenés par l'APOGERR
  - L'APOGERR a réalisé une enquête sur 20 communes dans le triangle Poilcourt-Sydney, Mont-Saint-Rémy, La Neuville-en-Tourne-à-Fuy. Des questionnaires ont été envoyés et les 20 maires ont été rencontrés. Les rencontres ont révélées qu'il y avait des demandes de constructions nouvelles dans toutes les communes. 2800 questionnaires ont été envoyés, il y a eu 230 réponses. Il apparaît que la population demande la réouverture de la gare au Châtelet-sur-Retourne. Une pétition allant dans ce sens a recueilli 750 signatures.



## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.6. – Les évolutions du territoire : entretiens avec les acteurs locaux

- Les évolutions de l'habitat sur le territoire
  - Les données fournies par les communes ont été complétées par la base de données Sit@del<sup>2</sup> sur le nombre de logements construits depuis 10 ans.
  - Le nombre de logements construits depuis 10 ans est de 400 habitations, dans la communauté de communes du Junivillois et les communes proches (95% dans de l'habitat individuel). Cela représente une population nouvelle de l'ordre de 1200 personnes. Compte tenu des décès, ce résultat semble conforme aux données des recensements.
  - 9 communes ont indiqué les logements en construction ou envisagés à moyen terme. En extrapolant les projets envisagés à l'ensemble de la zone proche, d'ici une dizaine d'années au moins 250 nouveaux logements seraient construits.
- Les évolutions de population
  - Les logements construits sont le plus souvent pour de nouveaux habitants. A dix ans, avec un taux de 80%, cela représente au moins 600 personnes de plus sur le secteur.
- La demande de mobilité
  - Les nouveaux arrivants, sont très majoritairement des couples jeunes dont au moins un actif travaille dans l'agglomération de Reims, nous retiendrons ce taux de 1 actif par logement.
  - Les arrivants de ces dix dernières années ont des enfants encore en primaire, mais qui, dans dix ans, commenceront à être lycéens, vraisemblablement à Reims, si le CG08 continue à financer le transport en train vers les lycées de Reims. Cela représenterait un effectif de 20 à 30 élèves dans 5 ans qui serait en augmentation régulière.

## B – L'ÉVALUATION DE LA DEMANDE ACTUELLE ET POTENTIELLE

### B.7. – Synthèse de la demande potentielle

- Le potentiel lié aux études
  - Les collégiens
    - Les collèges de Juniville, Asfeld, Château-Porcien, Rethel et Vouziers sont fréquentés par les élèves du secteur étudié. Le transport, vers ces établissements est assuré par le réseau départemental des Ardennes : lignes régulières et services spéciaux. Il n'existe pas de potentiel de collégiens pour le train au Châtelet sur Retourne.
  - Les lycéens et les étudiants
    - Les lycéens du secteur étudié fréquentent les lycées de Rethel, Vouziers, Reims et Charleville-Mézières. Le transport par le train est financé, comme pour le car par le Département des Ardennes, y compris pour les lycéens fréquentant les établissements de Reims.
    - Les étudiants sont très majoritairement dans les sites universitaires de Reims.
    - Le potentiel de lycéens et d'étudiants pour le train au Châtelet sur Retourne a deux composantes :
      - Les élèves et étudiants domiciliés au Châtelet sur Retourne et se rendant à Reims, Rethel ou Charleville-Mézières, soit 48 migrations (source INSEE). Actuellement, seuls lycéens 2 utilisent le train.
      - Les élèves et étudiants domiciliés dans les communes voisines pour lesquelles le train peut être utilisé si un rabattement sur l'arrêt du Châtelet est mis en place, soit 330 migrations (source INSEE).
- Le potentiel lié au travail
  - Le potentiel est très majoritairement celui des personnes travaillant à Reims et dans son agglomération. Près de 900 migrations quotidiennes concernent les 14 communes les plus proches de la halte souhaitée à La Châtelet sur Retourne.
  - Les migrants vers Rethel et Charleville-Mézières constituent un potentiel beaucoup plus faible et difficilement captable.
- Les autres potentiels
  - Le potentiel du train pour les autres motifs de déplacement peut être considéré comme faible.
- Les évolutions : la poursuite du développement de l'habitat pour des actifs travaillant essentiellement sur l'agglomération de Reims et l'évolution de la population scolaire aujourd'hui en primaire, vers les lycées permet d'envisager une augmentation sensible du potentiel pour le train dans les 10 ans à venir.



## C – L'ETUDE DES SCENARII

## C – L'ETUDE DES SCENARII

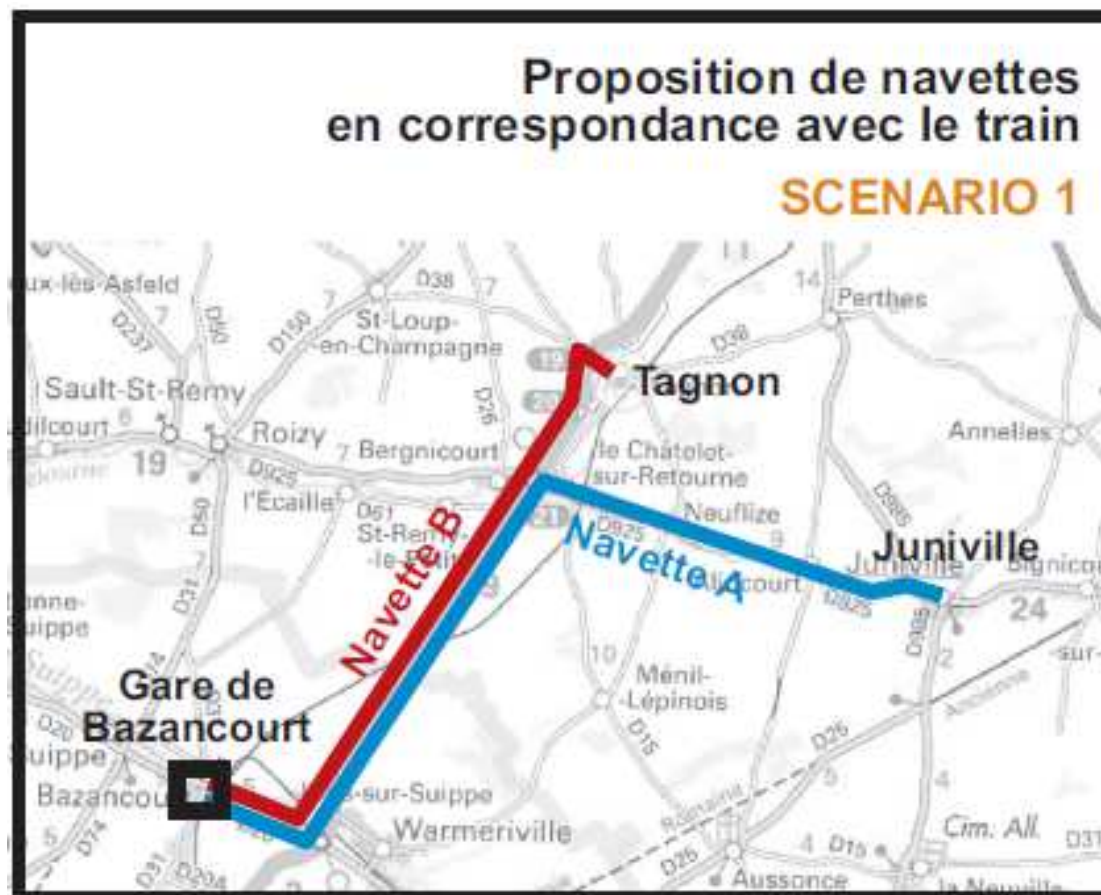
### C.1. Les principes des scénarii

- La demande des partenaires est d'étudier au moins deux propositions de dessertes :
  - Une privilégiant l'économie globale
  - Une privilégiant le mode ferroviaire
- Trois scénarii ont été définis :
  - Scénario 1 : Mise en place d'une desserte routière vers la gare de Bazancourt, en correspondance avec les TER les plus utilisés
  - Scénario 2 : Mise en place de l'arrêt de trains à Le Châtelet sur Retourne
    - Pour les migrants actifs et scolaires vers Reims uniquement, ce qui nécessite de créer une mission de trains spécifique et différente de l'offre de base Reims – Charleville-Mézières
  - Scénario 3 : Mise en place l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne (comme à Bazancourt), ainsi que cela est envisagé dans le cadre du cadencement, avec une desserte complémentaire des établissements scolaires depuis les gares de Rethel et Charleville-Mézières
- L'étude des scénarii :
  - Les scénarii ont été discutés et validés en Comité de Pilotage.
  - L'étude de chaque scénario porte sur les points suivants :
    - Proposition de desserte et d'organisation de l'offre multimodale
    - Estimation des moyens nécessaires : matériel, aménagement de l'arrêt et des espaces de stationnement...
    - Estimation de fréquentation et de recette
    - Bilan socio-économique

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 1** : pas d'arrêt à Le Châtelet sur Retourne et des navettes mises en place vers Bazancourt.
  - Mise en place de deux dessertes routières vers la gare de Bazancourt, en correspondance avec les TER les plus utilisés depuis les communes dont le potentiel de déplacement vers Reims est le plus élevé.
  - Ces 4 communes : Juniville, Neufelize, Le Châtelet sur Retourne et Tagnon regroupent la moitié du potentiel vers Reims depuis les 14 communes les plus proches de la voie ferrée.

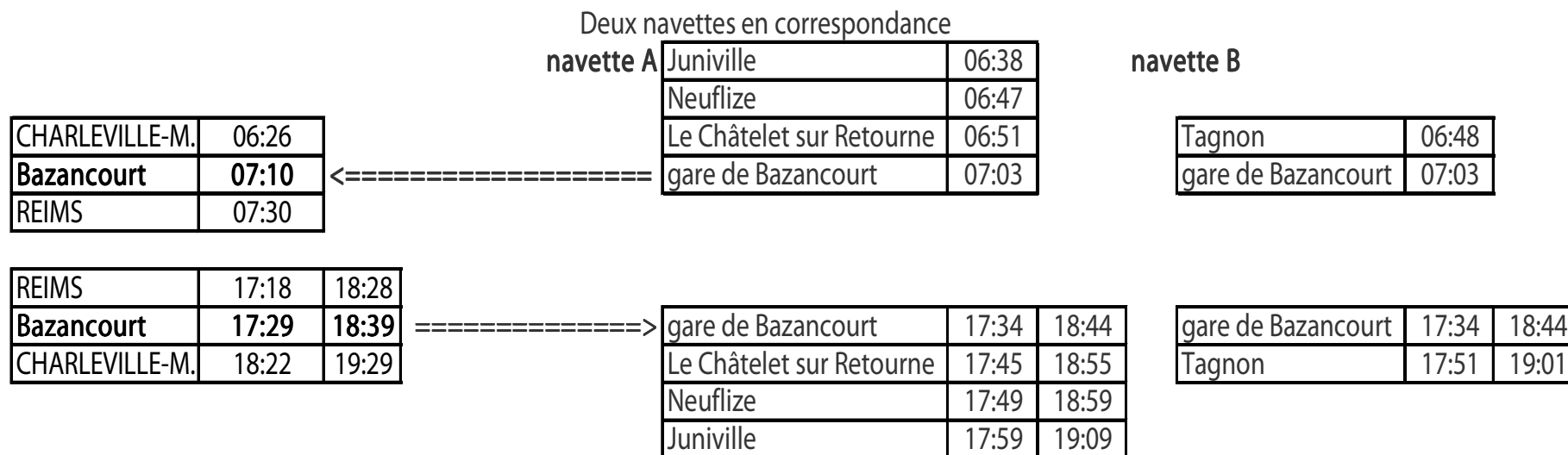


# C – L'ETUDE DES SCENARII

## C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 1** : pas d'arrêt à Le Châtelet sur Retourne et des mise en place de navettes
  - La navette A desserte Juniville, Neufelize, et Le Châtelet sur Retourne
  - La navette B dessert Tagnon
  - Ces navettes sont calées sur les trains les plus utilisés actuellement à Bazancourt.
  - En vacances scolaires, une seule navette peut assurer les deux itinéraires.

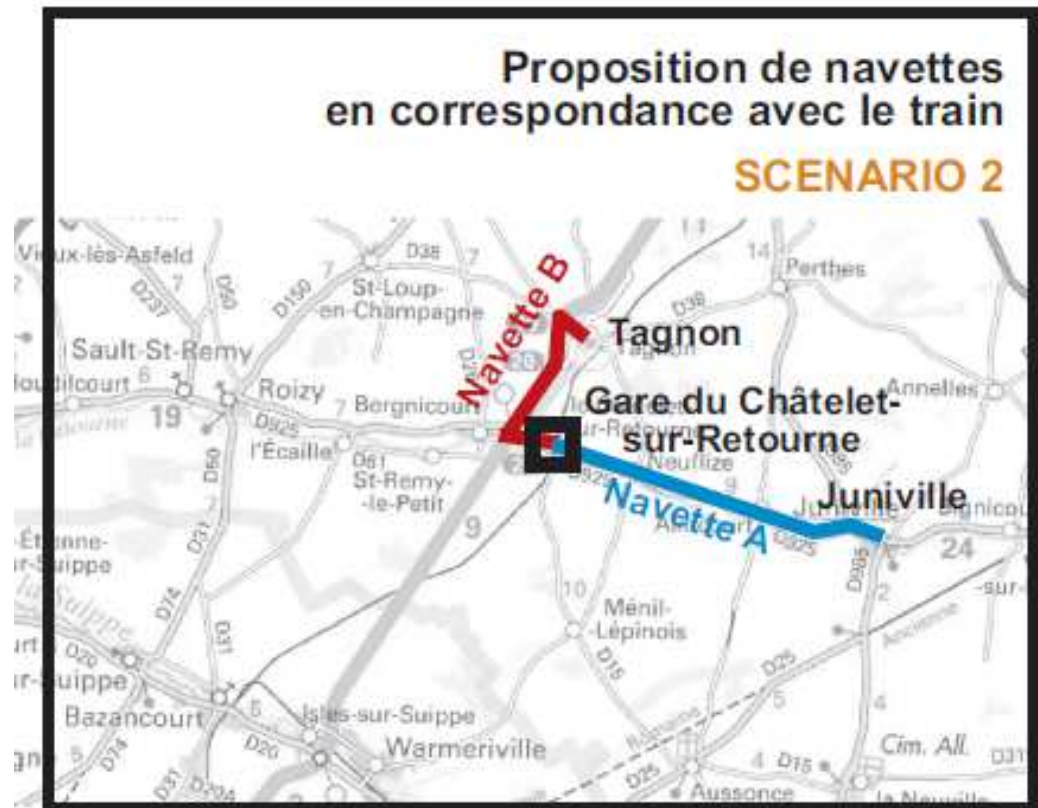
**Scénario 1** Mise en place d'une desserte routière vers la gare de Bazancourt, en correspondance avec les TER les plus utilisés les lundis à vendredis sauf fêtes toute l'année



## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 2** : Création d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne, pour les trains les plus utilisés et mise en place de navettes pour ces arrêts
  - Création d'un arrêt au Châtelet sur Retourne, aux trains les plus utilisés actuellement à Bazancourt (3 le matin et 3 le soir)
  - L'arrêt allonge le temps de parcours de 3minutes.
  - Mise en place de deux dessertes routières vers le Châtelet, en correspondance avec les TER les plus utilisés depuis les communes dont le potentiel de déplacement vers Reims est le plus élevé : Juniville, Neulize et depuis Tagnon.



# C – L'ETUDE DES SCENARII

## C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 2 : Création d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne, pour les trains les plus utilisés et mise en place de deux navettes**
  - La navette A dessert Juniville et Neufelize
  - La navette B dessert Tagnon et Le Chatelet sur Retourne
  - En période de vacances scolaires, une seule navette peut assurer les deux dessertes

**Scénario 2**      **Création d'un arrêt de trains à Le Châtelet sur Retourne**  
 Pour les migrants actifs et scolaires vers Reims uniquement  
 les lundis à vendredis sauf fêtes - toute l'année

Deux navettes en correspondance

|                    |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| CHARLEVILLE-M.     | 06:23        | 06:56        | 07:33        |
| <b>Le Châtelet</b> | <b>07:00</b> | <b>07:33</b> | <b>08:12</b> |
| Bazancourt         | 07:10        | 07:43        | 08:22        |
| REIMS              | 07:21        | 07:54        | 08:32        |

|                  |                  |       |       |       |
|------------------|------------------|-------|-------|-------|
| <b>navette A</b> | Juniville        | 06:42 | 07:15 | 07:54 |
|                  | Neufelize        | 06:49 | 07:22 | 08:01 |
|                  | gare du Chatelet | 06:53 | 07:26 | 08:05 |

**navette B**

|                  |       |       |       |
|------------------|-------|-------|-------|
| Tagnon           | 06:46 | 07:19 | 07:58 |
| Le Chatelet      | 06:51 | 07:24 | 08:03 |
| gare du Chatelet | 06:53 | 07:26 | 08:05 |

|                    |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| REIMS              | 17:18        | 17:55        | 18:28        |
| Bazancourt         | 17:29        | 18:07        | 18:39        |
| <b>Le Châtelet</b> | <b>17:39</b> | <b>18:17</b> | <b>18:49</b> |
| CHARLEVILLE-M.     | 18:25        | 18:24        | 19:32        |

|  |                  |       |       |       |
|--|------------------|-------|-------|-------|
|  | gare du Chatelet | 17:44 | 18:22 | 18:54 |
|  | Neufelize        | 17:47 | 18:25 | 18:57 |
|  | Juniville        | 17:55 | 18:33 | 19:05 |

|                  |       |       |       |
|------------------|-------|-------|-------|
| gare du Chatelet | 17:44 | 18:22 | 18:54 |
| Le Chatelet      | 17:46 | 18:24 | 18:56 |
| Tagnon           | 17:51 | 18:29 | 19:01 |

- Le gain de temps, avec utilisation de la navette et l'arrêt au Châtelet est faible par rapport au scénario 1.

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 3 : Mise en place l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne (comme à Bazancourt).**
  - La grille horaire est basée sur le principe du cadencement envisagé sur la ligne, avec des départs de Reims à h26 ou h55 et des arrivés à h05 ou h34
  - Les horaires proposés par ITER sont basés sur la grille actuelle. Ils seraient à adapter en fonction de la grille qui sera réellement mise en place.
  - Le temps de parcours et la desserte est identique pour tous les trains.

#### Scénario 3

Mise en place l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne (comme à Bazancourt, ainsi que cela est envisagé dans le cadre du cadencement.  
grille horaire possible, du lundi au vendredi

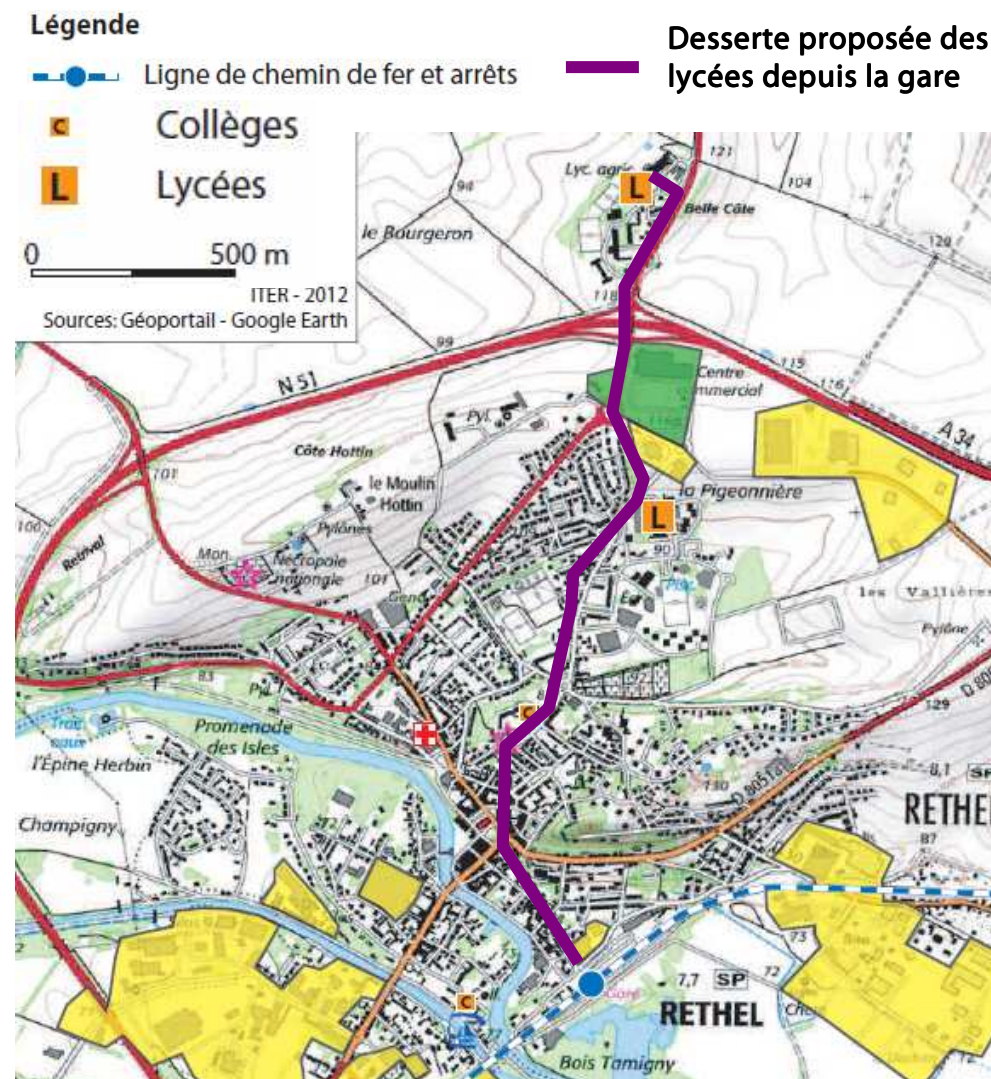
|                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| CHARLEVILLE-M.     | 05:32        | 06:03        | 06:32        | 07:03        | 07:32        | 08:03        | 09:03        | 11:32        | 12:32        | 15:03        | 16:03        | 17:03        | 17:32        | 18:32        | 19:03        | 20:32        |
| Rethel             | 06:04        | 06:35        | 07:04        | 07:35        | 08:04        | 08:35        | 09:35        | 12:04        | 13:04        | 15:35        | 16:35        | 17:35        | 18:04        | 19:04        | 19:35        | 21:04        |
| <b>Le Châtelet</b> | <b>06:13</b> | <b>06:44</b> | <b>07:13</b> | <b>07:44</b> | <b>08:13</b> | <b>08:44</b> | <b>09:44</b> | <b>12:13</b> | <b>13:13</b> | <b>15:44</b> | <b>16:44</b> | <b>17:44</b> | <b>18:13</b> | <b>19:13</b> | <b>19:44</b> | <b>21:13</b> |
| Bazancourt         | 06:24        | 06:55        | 07:24        | 07:55        | 08:24        | 08:55        | 09:55        | 12:24        | 13:24        | 15:55        | 16:55        | 17:55        | 18:24        | 19:24        | 19:55        | 21:24        |
| REIMS              | 06:34        | 07:05        | 07:34        | 08:05        | 08:34        | 09:05        | 10:05        | 12:34        | 13:34        | 16:05        | 17:05        | 18:05        | 18:34        | 19:34        | 20:05        | 21:34        |

|                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| REIMS              | 06:26        | 06:55        | 07:26        | 08:55        | 09:55        | 12:26        | 13:26        | 13:55        | 14:55        | 15:55        | 16:26        | 16:55        | 17:26        | 17:55        | 18:26        | 19:26        | 20:26        | 21:55        |
| Bazancourt         | 06:36        | 07:05        | 07:36        | 09:05        | 10:05        | 12:36        | 13:36        | 14:05        | 15:05        | 16:05        | 16:36        | 17:05        | 17:36        | 18:05        | 18:36        | 19:36        | 20:36        | 22:05        |
| <b>Le Châtelet</b> | <b>06:47</b> | <b>07:16</b> | <b>07:47</b> | <b>09:16</b> | <b>10:16</b> | <b>12:47</b> | <b>13:47</b> | <b>14:16</b> | <b>15:16</b> | <b>16:16</b> | <b>16:47</b> | <b>17:16</b> | <b>17:47</b> | <b>18:16</b> | <b>18:47</b> | <b>19:47</b> | <b>20:47</b> | <b>22:16</b> |
| Rethel             | 06:56        | 07:25        | 07:56        | 09:25        | 10:25        | 12:56        | 13:56        | 14:25        | 15:25        | 16:25        | 16:56        | 17:25        | 17:56        | 18:25        | 18:56        | 19:56        | 20:56        | 22:25        |
| CHARLEVILLE-M.     | 07:28        | 07:57        | 08:28        | 09:57        | 10:57        | 13:28        | 14:28        | 14:57        | 15:57        | 16:57        | 17:28        | 17:57        | 18:28        | 18:57        | 19:28        | 20:28        | 21:28        | 22:57        |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.2. Les dessertes des scénarii

- **Le scénario 3** : Mise en place de l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne (comme à Bazancourt).
  - Une desserte complémentaire des établissements scolaires est assurée, en lien avec le département des Ardennes depuis les gares de Rethel
    - trois navettes, en période scolaire, le matin aux trains de 7h25, 7h56 et 9h25
    - Un navette en mi-journée aux trains arrivant à 12h56 et partant à 13h04
    - Trois navettes en après midi aux trains partant à 16h35, 17h35 et 18h04
  - Le réseau de Cœur d'Ardennes, éventuellement adapté assure les correspondances à la gare de Charleville-Mézières pour la desserte des établissements scolaires.



## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.3. Le coût des scénarii

- **Le coût du scénario 1**

- Le coût du scénario 1 correspond à celui des navettes mises en place en rabattement sur la gare de Bazancourt.
- Le calcul de ce coût est basé sur les hypothèses présentées dans le tableau ci-dessous.
- Compte tenu des horaires, correspondant en partie aux heures scolaires, nous estimons le prix au kilomètre de l'ordre de 1.8 € pour des véhicules de 8 places.
- Le prix annuel (estimation maximum) des navettes de ce scénario est de **100 k€ par an**

#### Les navettes du scénario 1

|           | km      | nbre | à vide |
|-----------|---------|------|--------|
| navette A | 21.5 km | 3    | 100%   |
| navette B | 15.8 km | 3    | 100%   |

| jours de fonctionnement     |                   | type de véhicule         |
|-----------------------------|-------------------|--------------------------|
| lundi à vendredi sauf fêtes | 250 jours annuels | 8 places, accessible UFR |

| kilomètres annuels y compris haut le pied |           |       |           |
|---|-----------|-------|-----------|
| navette A                                 | 32 250 km |       |           |
| navette B                                 | 23 700 km | total | 55 950 km |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.3. Le coût des scénarii

- **La faisabilité d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne**

- Les restrictions : les risques liées à la coopérative de Juniville
  - La coopérative de Juniville est classée Seveso II, seuil bas, en raison du stockage de 150 tonnes de produits phytosanitaires présentant un risque d'incendie et de nuage toxique l'arrêté préfectoral du 24 octobre 2012 retient deux zones de sécurité autour du magasin central d'agrofouritures, les installations du nouvel arrêt doivent être situées en dehors de ce périmètre (schéma en annexe)
  - Les silos génèrent également des prescriptions de sécurité nécessitant la maîtrise de l'urbanisation. Cette distance est égale à 1,5 fois la hauteur des silos et ne peut être inférieure à 50m. pour les silos verticaux (arrêté « Silos » du 29/03/2004), soit à 60 m. du silo 1 qui longe les voies à l'est.
  - Ces deux limites englobent en partie le bâtiment de la gare, mais des quais peuvent être créés à l'extérieur.
- La création de quais et d'installation d'accès accessibles
  - La configuration de la ligne à l'ancienne gare permet, sans modifier les voies, de mettre en place des quais dans chaque sens de circulation.
  - Le franchissement des voies ne peut pas se faire par un souterrain, car la présence des voies de desserte de la coopérative contraint l'espace disponible, pour le chantier et pour la rampe d'accès. La coopérative utilise ces voies de desserte et n'envisage pas de les supprimer.
  - Une passerelle pour franchir les voies semble donc préférable au passage souterrain, même si elle doit s'élever au dessus des caténares et si elle nécessite un ascenseur et un escalier sur chaque quai.

## C – L'ETUDE DES SCENARII

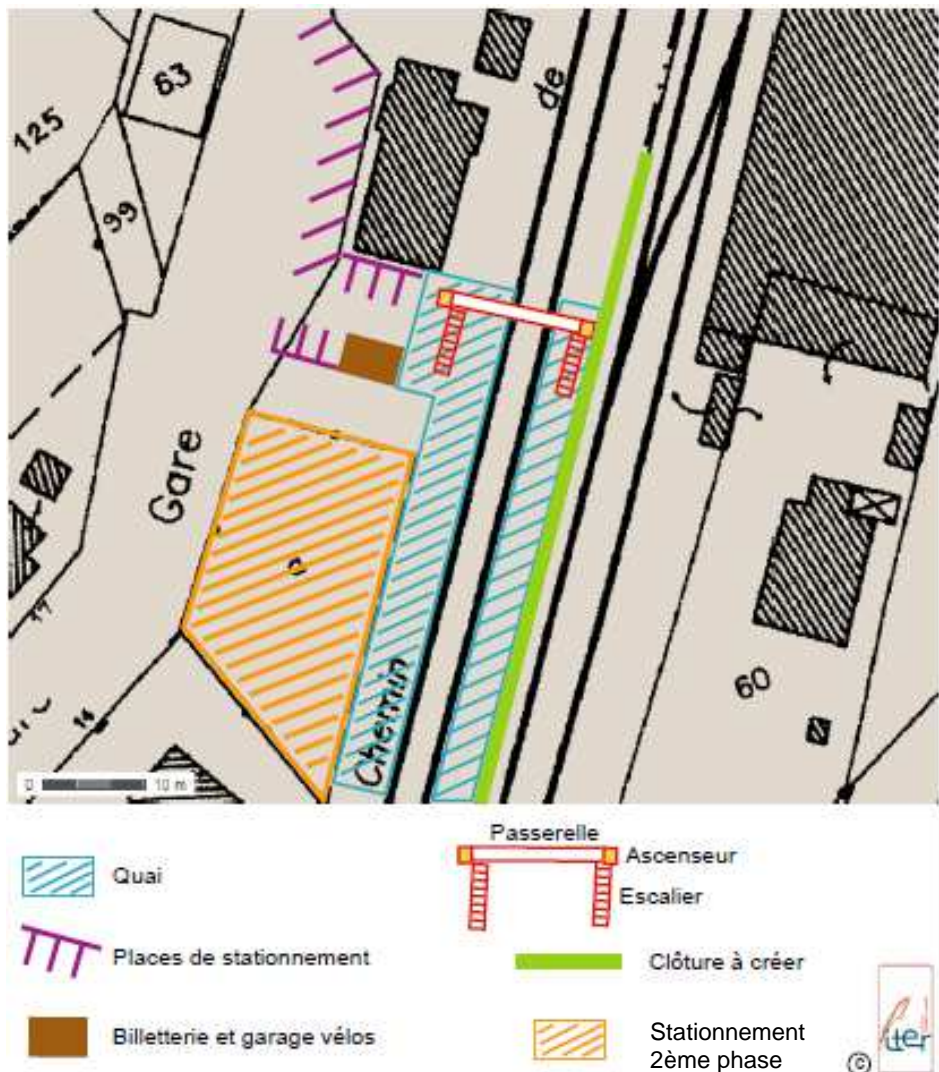
### C.3. Le coût des scénarii

- **L'aménagement d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne**

- La création d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne nécessite les éléments suivants :
  - Construction de quais de chaque côté des deux voies principales, longueur 80m et largeur 3m., avec un grillage de protection côté voies de desserte de la coopérative.
  - Construction d'une passerelle entre le côté cour de la gare et le quai du côté opposé, avec ascenseur et escalier de chaque côté – *la solution souterrain ne nous semble pas possible en raison de la présence d'une voie de desserte de la coopérative.*
  - Aménagement de places de stationnement, en première étape sur les espaces de la cour de la gare (20 places, dont 1 PMR)
  - Mise en place d'un abri voyageurs sur chaque quai
  - Installation d'une consigne pour les vélos (10 places)
  - Installation d'un appareil de billettique TER
  - Installation d'un écran d'information dynamique sur le quai d'accès côté gare.
- Le coût de ces aménagement peut être estimé entre 3 M€ et 3,5 M€, se composant ainsi :
  - Passerelle et ascenseur : 50%
  - Aménagement des quais : 20%
  - Aménagement des espaces de stationnement : 20%
  - Autres éléments : 10%

# C – L'ETUDE DES SCENARII

## C.3. Le coût des scénarii



L'aménagement de l'arrêt à Le Châtelet sur Retourne



## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.3. Le coût des scénarii

#### • Le coût du scénario 2

- En investissement, le coût du scénario 2 correspond à celui de la création de l'arrêt présenté ci-dessus.
- Le coût du scénario 2 correspond, en fonctionnement :
  - aux charges supplémentaires pour le TER
    - Les charges liées à la création d'un arrêt, pour un matériel AGC, cela correspond à 7 000 € par an
    - **La charge de mise en place d'un matériel supplémentaire sur le train le plus chargé actuellement ce coût peut être estimé, à 0.5 M€ par an.**
  - au coût des navettes proposées
    - Le calcul de ce coût est basé sur les hypothèses présentées dans le tableau ci-dessous.
    - Compte tenu des horaires, correspondant en partie aux heures scolaires, nous estimons le prix au kilomètre de l'ordre de 2 € pour des véhicules de 8 places.
    - Le prix annuel (estimation maximum) des navettes de ce scénario est de **85 k€ par an**

#### Les navettes du scénario 2

|           | km      | nbre | à vide |
|-----------|---------|------|--------|
| navette A | 09.1 km | 6    | 100%   |
| navette B | 05.1 km | 6    | 100%   |

| jours de fonctionnement     |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| lundi à vendredi sauf fêtes | 250 jours annuels |
| type de véhicule            |                   |
| 8 places, accessible UFR    |                   |

| kilomètres annuels y compris haut le pied |                  |
|---|------------------|
| navette A                                 | 27 300 km        |
| navette B                                 | 15 300 km        |
| <b>total</b>                              | <b>42 600 km</b> |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.3. Le coût des scénarii

- **Le coût du scénario 3**

- En investissement, le coût du scénario 3 correspond à celui de la création de l'arrêt présenté ci-dessus.
- Le coût du scénario 3 correspond, en fonctionnement :
  - aux charges supplémentaires liées à la circulation du TER
    - La création d'un arrêt à 34 trains par jour, soit environ 35 000 € par an.
    - **Le coût de renforcement du train le plus chargé actuellement avec l'arrivée de 60 personnes supplémentaires ce coût peut être estimé, à 0.5 M€ par an.**
  - à celui des navettes proposées pour la desserte des lycées de Rethel.
    - Le calcul de ce coût est basé sur les hypothèses présentées dans le tableau ci-dessous.
    - Compte tenu des horaires, correspondant en aux heures scolaires, nous estimons le prix au kilomètre de l'ordre de 3.5 € pour des véhicules de 50 places.
    - Le prix annuel(estimation maximum) des navettes de ce scénario est de **36 k€ par an**

#### navette de Rethel

| arrivée TER | départ TER |
|-------------|------------|
| matin 7h25  | midi 13h04 |
| 7h56        | soir 16h35 |
| 9h25        | 17h35      |
| midi 12h56  | 18h04      |

soit par jour  
7 allers retours

|              |         |                   |
|--------------|---------|-------------------|
| longueur     | 03.5 km |                   |
| jours par an | 210     | 10 290 km annuels |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.4. La clientèle et les recettes

- La méthode : l'utilisation d'un modèle de répartition modale
  - ITER utilise un modèle qui calcule la part de marché du train par rapport à la voiture, à partir des données de coût généralisé.
  - Ce modèle transforme en coût les différentes composantes du déplacement :
    - Le temps de trajet et le temps d'attente des trains (fonction du niveau d'offre)
    - Les pénibilités, liées à la nécessité de correspondance.
    - La fréquence en heure de pointe et celle sur l'ensemble de la journée déterminent des coefficients de sensibilité appliqué en produit du temps généralisé.
  - La part modale du train est une fonction exponentielle du rapport entre le temps généralisé en train et celui en voiture.
  - Le modèle utilisé a été calé sur le potentiel de Bazancourt, avec le scénario 1 qui correspond à la situation d'offre actuelle, exception faite des navettes.
  - Il est appliqué aux principales OD de potentiel, pour la clientèle domicile – travail
    - Issu des communes de Juniville, Le Châtelet sur Retourne, Neuflize et Tagnon
    - À destination de Reims et de son agglomération, séparé en deux zones : Reims Centre et Reims Campus
    - Pour Le Chatelet, seulement, à destination de Charleville-Mézières
  - Les résultats donnent, en comparaison avec la situation actuelle, le gain de clientèle pour le train.

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.4. La clientèle et les recettes

- La prise en compte des autres communes
  - La zone d'attraction de l'arrêt à La Châtelet sur Retourne dépasse les 4 communes prises en compte dans la modélisation qui ne représentent que la moitié du potentiel de déplacements vers Reims.
  - Leur plus grand éloignement du futur arrêt, rend le train sensiblement moins compétitif. Une estimation plus sommaire de l'usage généré par ses communes donne les résultats suivants :
    - En scénario 1 : pas d'impact puisque l'offre à Bazancourt existe déjà.
    - En scénario 2 : +15% par rapport à l'usage des 4 communes
    - En scénario 3 : + 35% par rapport à l'usage des 4 communes
- Les évolutions à moyen terme
  - Le potentiel est en augmentation régulière, en raison :
    - De l'arrivée de population majoritairement concernée par un travail dans l'agglomération de Reims
    - La scolarisation des enfants, aujourd'hui en primaire qui fréquenteront dans 5 à 10 ans les établissements de Reims en nombre plus important qu'actuellement.
  - Nous avons estimé que dans les 5 et 10 ans à venir les évolutions seraient les suivantes:
    - + 30% et + 50% des flux de travail vers Reims et son agglomération
    - + 20% et + 50% des flux de scolaires vers Reims

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.4. La clientèle et les recettes

- En scénario 1
  - Dans ce scénario, il s'agit de la **fréquentation de l'arrêt de Bazancourt**. (chaque personne fait un aller retour par jour, ces chiffres sont donc en montée et en descente).
  - Depuis les communes de Tagnon, Le Châtelet, Neuflize et Juniville, le flux est estimé, à 12 personnes pour le motif travail et 26 pour le motif scolaire.
  - Les navettes mises en place peuvent capter au maximum 20% de l'effectif concerné, soit 10 par jour et par sens.
  - La recette moyenne de ces nouveaux usagers peut être estimée à 0.09€ par kilomètre parcouru, soit, pour une année à 4 500 €.
  - La part de clientèle nouvelle attirée par ces navettes est de l'ordre de 50% de leur fréquentation, soit 6 usagers par sens et par jour. Au prix de 0.40 € par trajet, cela représente une recette annuelle de 1 900 € .

#### Motifs travail

| Origine     | Destination        | Flux DTR 2009 | Part modale | Flux DTR  |
|-------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville   | Reims centre       | 62            | 2.8%        | 2         |
| Neuflize    | Reims centre       | 107           | 2.4%        | 3         |
| Le Chatelet | Reims centre       | 75            | 3.0%        | 2         |
| Tagnon      | Reims centre       | 84            | 2.8%        | 2         |
| Juniville   | Reims ext et agglo | 62            | 1.2%        | 1         |
| Neuflize    | Reims ext et agglo | 66            | 1.0%        | 1         |
| Le Chatelet | Reims ext et agglo | 78            | 1.1%        | 1         |
| Tagnon      | Reims ext et agglo | 54            | 1.1%        | 1         |
|             |                    |               |             | <b>12</b> |
| Bazancourt  | Reims centre       | 105           | 39.2%       | 41        |
| Bazancourt  | Reims ext et agglo | 153           | 2.8%        | 4         |

#### Motifs Ecole

| Origine     | Destination        | Flux DTE 2009 | Part modale | Flux DTE  |
|-------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville   | Reims centre       | 10            | 30%         | 3         |
| Neuflize    | Reims centre       | 27            | 30%         | 8         |
| Le Chatelet | Reims centre       | 12            | 30%         | 4         |
| Tagnon      | Reims centre       | 19            | 30%         | 6         |
| Juniville   | Reims ext et agglo | 3             | 30%         | 1         |
| Neuflize    | Reims ext et agglo | 6             | 30%         | 2         |
| Le Chatelet | Reims ext et agglo | 4             | 30%         | 1         |
| Tagnon      | Reims ext et agglo | 5             | 30%         | 2         |
|             |                    |               |             | <b>26</b> |
| Bazancourt  | Reims centre       | 96            | 70%         | 67        |
| Bazancourt  | Reims ext et agglo | 18            | 30%         | 5         |

# C – L'ETUDE DES SCENARII

## C.4. La clientèle et les recettes

- En scénario 2

- Dans ce scénario, il s'agit de la fréquentation de l'arrêt créé à Le Châtelet sur Retourne. (chaque personne fait un aller retour par jour, ces chiffres sont donc en montée et en descente).
- Depuis les communes de Tagnon, Le Châtelet, Neuflize et Juniville, le flux estimé est de 34 personnes pour le motif travail et 50 pour le motif scolaire. L'usage annuel de la gare serait de l'ordre de 33 600 par an.
- Cela représente, une clientèle supplémentaire (qui ne prend pas le train aujourd'hui à Bazancourt) de 52 allers retours par jour en train, soit 20 800 trajets par an . Les deux tiers de cette clientèle (34 personnes) se retrouveraient dans le train le plus chargé aujourd'hui à 7h au Châtelet.
- La recette supplémentaire pour le train est estimée à 50 500 €.
- Les navettes mises en place peuvent capter au maximum 20% de l'effectif concerné (et 5% à Le Châtelet), soit 10 par jour et par sens. Avec un tarif moyen de 0.30 €, cela représente une recette de 1 200 €.

### Motifs travail

| Origine                             | Destination        | Flux DTR 2009 | Part modale | Flux DTR  |
|-------------------------------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville                           | Reims centre       | 62            | 5.6%        | 3         |
| Neuflize                            | Reims centre       | 107           | 4.9%        | 5         |
| Le Chatelet                         | Reims centre       | 75            | 11.7%       | 9         |
| Tagnon                              | Reims centre       | 84            | 5.6%        | 5         |
| Juniville                           | Reims ext et agglo | 62            | 2.6%        | 2         |
| Neuflize                            | Reims ext et agglo | 66            | 2.0%        | 1         |
| Le Chatelet                         | Reims ext et agglo | 78            | 2.5%        | 2         |
| Tagnon                              | Reims ext et agglo | 54            | 2.2%        | 1         |
| Le Chatelet                         | Rethel             | 7.5           | 2.0%        | 0         |
| Le Chatelet                         | Charleville        | 11            | 9.3%        | 1         |
| Prise en compte des autres communes |                    |               |             | 4         |
|                                     |                    |               |             | <b>34</b> |

### Motifs Ecole

| Origine     | Destination        | Flux DTE 2009 | Part modale | Flux DTR  |
|-------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville   | Reims centre       | 10            | 50%         | 5         |
| Neuflize    | Reims centre       | 27            | 50%         | 14        |
| Le Chatelet | Reims centre       | 12            | 50%         | 6         |
| Tagnon      | Reims centre       | 19            | 50%         | 10        |
| Juniville   | Reims ext et agglo | 3             | 30%         | 1         |
| Neuflize    | Reims ext et agglo | 6             | 30%         | 2         |
| Le Chatelet | Reims ext et agglo | 4             | 30%         | 1         |
| Tagnon      | Reims ext et agglo | 5             | 30%         | 2         |
| Le Chatelet | Rethel             | 14            | 50%         | 7         |
| Le Chatelet | Charleville        | 7             | 50%         | 4         |
|             |                    |               |             | <b>50</b> |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.4. La clientèle et les recettes

- **En scénario 3**
  - **Dans ce scénario, il s'agit de la fréquentation de l'arrêt créé, à tous les trains, à Le Châtelet sur Retourne.** (chaque personne fait un aller retour par jour, ces chiffres sont donc en montée et en descente).
  - Depuis les communes de Tagnon, Le Châtelet, Neuflize et Juniville, le flux estimé est de 88 personnes pour le motif travail et 60 pour le motif scolaire.
  - Cela représente une clientèle supplémentaire (qui ne prend pas le train aujourd'hui) de 116 personnes, soit 46 400 trajets annuels, 60% (75 personnes se retrouveraient sur le train le plus chargé actuellement).
  - La recette supplémentaire annuelle peut être estimée à 116 900 €.
  - Les navettes mises en place à Reithel peuvent avoir pour usage la clientèle scolaire concernée, soit 14 par jour et par sens pour un coût de l'ordre de 20 000 €.

Motifs travail

| Origine                             | Destination        | Flux DTR 2009 | Part modale | Flux DTR  |
|-------------------------------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville                           | Reims centre       | 62            | 15.5%       | 10        |
| Neuflize                            | Reims centre       | 107           | 14.3%       | 15        |
| Le Chatelet                         | Reims centre       | 75            | 30.4%       | 23        |
| Tagnon                              | Reims centre       | 84            | 16.3%       | 14        |
| Juniville                           | Reims ext et agglo | 62            | 7.9%        | 5         |
| Neuflize                            | Reims ext et agglo | 66            | 6.2%        | 4         |
| Le Chatelet                         | Reims ext et agglo | 78            | 11.4%       | 9         |
| Tagnon                              | Reims ext et agglo | 54            | 6.8%        | 4         |
| Le Chatelet                         | Rethel             | 7.5           | 3.3%        | 0         |
| Le Chatelet                         | Charleville        | 11            | 6.6%        | 1         |
| Prise en compte des autres communes |                    |               |             | 29        |
|                                     |                    |               |             | <b>88</b> |

Motifs Ecole

| Origine     | Destination        | Flux DTE 2009 | Part modale | Flux DTE  |
|-------------|--------------------|---------------|-------------|-----------|
| Juniville   | Reims centre       | 10            | 50%         | 5         |
| Neuflize    | Reims centre       | 27            | 50%         | 14        |
| Le Chatelet | Reims centre       | 12            | 65%         | 8         |
| Tagnon      | Reims centre       | 19            | 50%         | 10        |
| Juniville   | Reims ext et agglo | 3             | 30%         | 1         |
| Neuflize    | Reims ext et agglo | 6             | 30%         | 2         |
| Le Chatelet | Reims ext et agglo | 4             | 40%         | 2         |
| Tagnon      | Reims ext et agglo | 5             | 30%         | 2         |
| Le Chatelet | Rethel             | 15            | 40%         | 6         |
| Neuflize    | Rethel             | 28            | 30%         | 8         |
| Le Chatelet | Charleville        | 7             | 50%         | 4         |
| Neuflize    | Charleville        | 0             | 40%         | 0         |
|             |                    |               |             | <b>60</b> |

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.5. La comparaison des scenarii

- Le Scénario 1 :

- Ce scénario ne prévoit pas l'arrêt de trains à Le Châtelet sur Retourne, mais la mise en place de navettes vers la gare de Bazancourt, a permis de caler le modèle de simulation de trafic. Il donne un usage de 38 personnes (soit 76 trajets) qui prennent le train à Bazancourt venant des communes de Juniville, Neufelize, Tagnon et Le Châtelet qui sont celles dont le potentiel vers Reims est le plus élevé. 6 d'entre elles seraient des nouveaux utilisateurs du train.
- La recette supplémentaire pour le réseau TER est de l'ordre de 4 500 € par an.
- Les navettes mises en place entre Juniville et Tagnon auraient une fréquentation moyenne de 12 trajets par jour, la recette correspondante avec un tarif de 0.40€ par trajet est de 1 920 € pour un coût qui est estimé à 100 000 €.

- Le scénario 2 :

- Ce scénario prévoit l'arrêt de trois trains dans chaque sens à Le Châtelet sur Retourne. L'usage généré est de 84 personnes par jour (soit une fréquentation totale de 168), dont 52 reportés de la voiture. Le coût de réalisation de ce nouvel arrêt peut être estimé à 3.5 M€.
- La recette supplémentaire pour le réseau TER est de l'ordre de 50 000 € par an,
- Le coût des arrêts est de l'ordre de 7 000 € auquel s'ajouterait celui lié au renforcement du train le plus chargé, soit 0.5 M€.
- Les navettes mises en place depuis Juniville et Tagnon amènent une clientèle de 10 trajets par jour, soit une recette de 1 200 € avec un tarif de 0.30€ le trajet. Leur coût est évalué à 85 000 € par an.
- A cinq ans, la clientèle de l'arrêt passerait de 168 à 206
- A dix ans elle passerait à 248 par jour.

## C – L'ETUDE DES SCENARII

### C.5. La comparaison des scenarii

- Le Scénario 3 :

- Ce scénario prévoit l'arrêt de tous les trains à Le Châtelet sur Retourne associé à la mise en œuvre du cadencement sur la ligne qui doit intervenir en décembre 2014.
- En complément une navette est créée entre la gare de Rethel et les lycées.
- Le coût de réalisation de ce nouvel arrêt peut être estimé à 3.5 M€.
- L'usage généré est de 148 personnes par jour (soit une fréquentation totale de 296), dont 116 ne prennent pas le train actuellement. Cette fréquentation supplémentaire nécessite de renforcer les moyens des trains de pointe les plus chargés actuellement.
- La recette supplémentaire pour le réseau TER est de l'ordre de 116 900 € par an.
- Le coût des arrêts est de l'ordre de 35 000 € par an, auquel s'ajouterait celui lié au renforcement du train le plus chargé, soit 0.5 M€.
- La navette de Rethel aurait une clientèle de 14 personnes soit une recette de 1 200 € avec un tarif de 0.20€ le trajet. Son coût est évalué à 20 000 € par an.
- A cinq ans, la clientèle de l'arrêt passerait de 296 à 370 (montées + descentes) par jour.
- A dix ans elle passerait à 438 (montées + descentes) par jour.
- La création d'un arrêt à Le Châtelet sur Retourne amène un allongement du temps de parcours de 3 minutes. Celui-ci a un effet dissuasif sur la clientèle, qui peut être estimé pour le trajet Charleville-Mézières – Reims (durée de 1h environ) à perte de clientèle de 0.5%. Dans le cas de la mise en œuvre du cadencement, cet effet négatif est compensé par le bénéfice du cadencement.

# C – L'ETUDE DES SCENARII

## C.5. La comparaison des scenarii

### BILAN DES TROIS SCENARII

#### Consistance des scenarii

|                 | Scénario 1        | Scénario 2         | Scénario 3      |
|-----------------|-------------------|--------------------|-----------------|
| <b>Train</b>    |                   |                    |                 |
| Arrêt du train  | Bazancourt        | Le Châtelet        | Le Châtelet     |
| nombre          | actuel            | 3 par sens         | tous les trains |
| <b>Navettes</b> | 2 vers Bazancourt | 2 vers Le Châtelet | 1 à Rethel      |

#### Coût des scenarii

| INVESTISSEMENT | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 |
|----------------|------------|------------|------------|
| <b>Train</b>   | - €        | 3.5 M€     | 3.5 M€     |

| FONCTIONNEMENT | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 |
|----------------|------------|------------|------------|
|----------------|------------|------------|------------|

#### Train

|                     |     |               |               |
|---------------------|-----|---------------|---------------|
| arrêt des trains    | - € | 7 000 €       | 35 000 €      |
| <b>Renforcement</b> | - € | <b>0.5 M€</b> | <b>0.5 M€</b> |

#### Navettes

|                    |                  |                 |                 |
|--------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| kilomètres annuels | 55 950 km        | 42 600 km       | 10 290 km       |
| prix moyen au km   | 1.80 €           | 2.00 €          | 3.50 €          |
| <b>COUT ANNUEL</b> | <b>100 710 €</b> | <b>85 200 €</b> | <b>36 015 €</b> |

| USAGE & RECETTES DU TRAIN |                |                 |                  |
|---------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| AR par jour               | Scénario 1     | Scénario 2      | Scénario 3       |
| Usage actuel              | 32             | 32              | 32               |
| Usage créé                | 6              | 52              | 116              |
| <b>Total par jour</b>     | <b>38</b>      | <b>84</b>       | <b>148</b>       |
| Train usage annuel        | Scénario 1     | Scénario 2      | Scénario 3       |
| Usage actuel              | 12 800         | 12 800          | 12 800           |
| Usage créé                | 2 400          | 20 800          | 46 400           |
| <b>TOTAL ANNUEL</b>       | <b>15 200</b>  | <b>33 600</b>   | <b>59 200</b>    |
| recette moyenne           | 0.09 €         | 0.09 €          | 0.09 €           |
| kilomètres                | 21 km          | 27 km           | 28 km            |
| <b>Recette CREE</b>       | <b>4 536 €</b> | <b>50 544 €</b> | <b>116 928 €</b> |

| USAGE & RECETTES NAVETTES |                |                |                |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|
| AR par jour               | Scénario 1     | Scénario 2     | Scénario 3     |
| Total par jour            | 12             | 10             | 14             |
| Trajets annuels           | 4 800          | 4 000          | 5 600          |
| recette moyenne           | 0.40 €         | 0.30 €         | 0.20 €         |
| <b>Recette ANNUELLE</b>   | <b>1 920 €</b> | <b>1 200 €</b> | <b>1 120 €</b> |

# ANNEXE

Étude de desserte du secteur sud de Rethel – 1er rendu : diagnostic de l'offre et évaluation de la demande  
Région Champagne-Ardenne/Département des Ardennes / C.C. du Junivillois / Commune du Châtelet sur Retourne  
OD\_RenduFinal\_01a

## ANNEXE La coopérative

- les silos de stockages céréales de la coopérative,



Les installations de la  
Coopérative Agricole de  
Juniville  
Source : rapport de  
l'inspection des installations  
classées au CoDERST des  
Ardennes 28 juin 2012

- La gare désaffectée,  
- une habitation de la coopérative  
(à 140 m du MCA),

- l'atelier de la coopérative,  
- le premier tiers (maison à 155 m du MCA).

# ANNEXE

## La coopérative

Concernant les stockages de produits agropharmaceutiques, comme le Magasin Central d'Agrofournitures du Châtelet-sur-Retourne, la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003 préconise de retenir une zone forfaitaire de 100 pour la maîtrise de l'urbanisation et ce, en plus des différents périmètres définis dans l'étude des dangers. Afin de pouvoir tenir compte de ces éléments dans le porter à connaissance, l'inspection des installations classées a réalisé un document d'information des risques industriels, joint au projet d'arrêté préfectoral complémentaire en annexe 3 du présent rapport.

Le bâtiment de l'ancienne gare

L'emplacement prévu pour les quais



Les zones de protection  
Seveso de la Coopérative  
Agricole de Juniville  
Source : rapport de  
l'inspection des installations  
classées au CoDERST des  
Ardennes 28 juin 2012