

# Rapport final de l'étude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## - La halte ferroviaire du Châtelet-sur-Retourne -



## ▶ SOMMAIRE :

- **Analyse du contexte**
- **Potentiel de la halte**
- **Proposition d'aménagement des abords de la halte**





# ANALYSE DU CONTEXTE





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Analyse du contexte

### Le territoire :

Pour rappel, le Pays rethélois c'est :

- 65 communes
- 30 012 habitants (INSEE – 2020)
- Un territoire à dominante rurale
- Un pôle urbain ancré autour de Rethel
- Des pôles relais : Asfeld, Château-Porcien, Juniville et Amagne...
- Une localisation stratégique puisque directement reliée à Paris, à Reims, à Charleville-Mézières, à la Belgique et au Luxembourg par l'autoroute A34/N51
- Un réseau de routes départementales structurantes, disposées en étoile autour de Rethel
- Deux gares SNCF à Rethel (desservies par des TER et des TGV) et à Amagne-Lucquy (desservies par des TER uniquement)
- Une augmentation du trafic routier et un recours prédominant à la voiture





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Analyse du contexte

### Le projet de territoire :



Des diagnostics dressés dans le cadre du Plan Climat Air Energie (PCAET)  
et du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)



La construction d'un projet de transition écologique et énergétique



Une stratégie de mobilité basée sur le développement de divers  
usages adaptés aux caractéristiques du territoire



La volonté d'encourager et de développer le recours au train



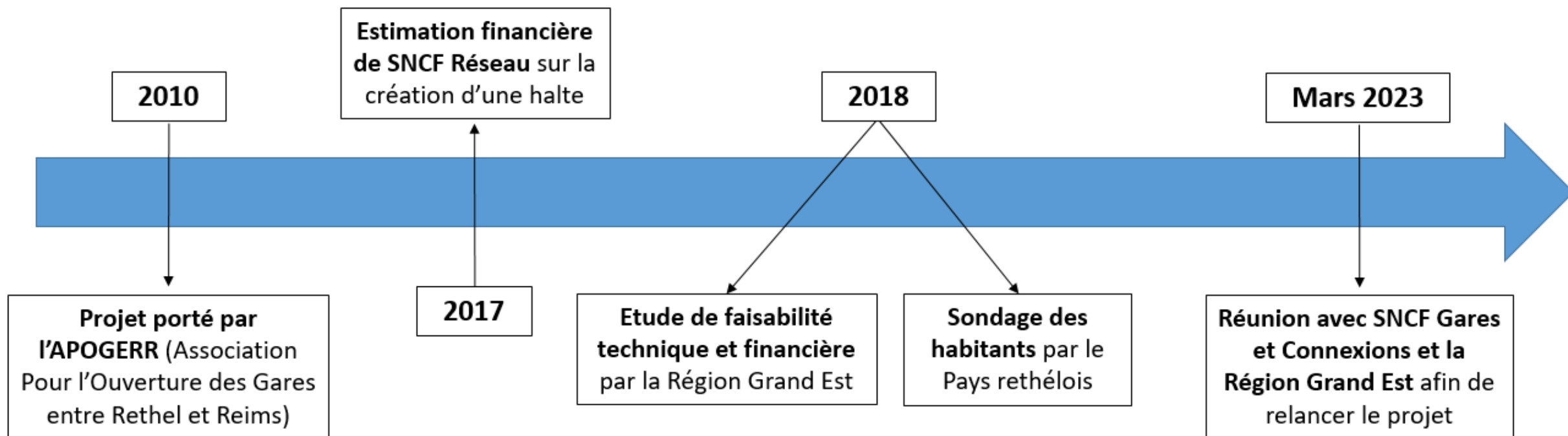
**Axe 2 : Accompagner la cohésion sociale et territoriale**  
**Action 37 : Soutien à l'ouverture d'une halte ferroviaire sur  
la commune du Châtelet-sur-Retourne**



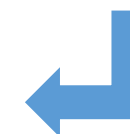
# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Analyse du contexte

### L'historique du projet :



Un accord sur le lancement de 3 études





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Analyse du contexte

### Un accord sur le lancement de 3 études :



#### **Communauté de communes du Pays rethélois**

Lancement d'une étude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) : mise à jour du potentiel de la halte ferroviaire et élaboration de scénarios d'aménagement



#### **Région Grand Est**

Lancement d'une étude sur l'offre possible à matériel roulant et cadencement constants



#### **SNCF Réseau**

Lancement d'une étude sur l'actualisation du coût de la création de la halte ferroviaire



# POTENTIEL DE LA HALTE



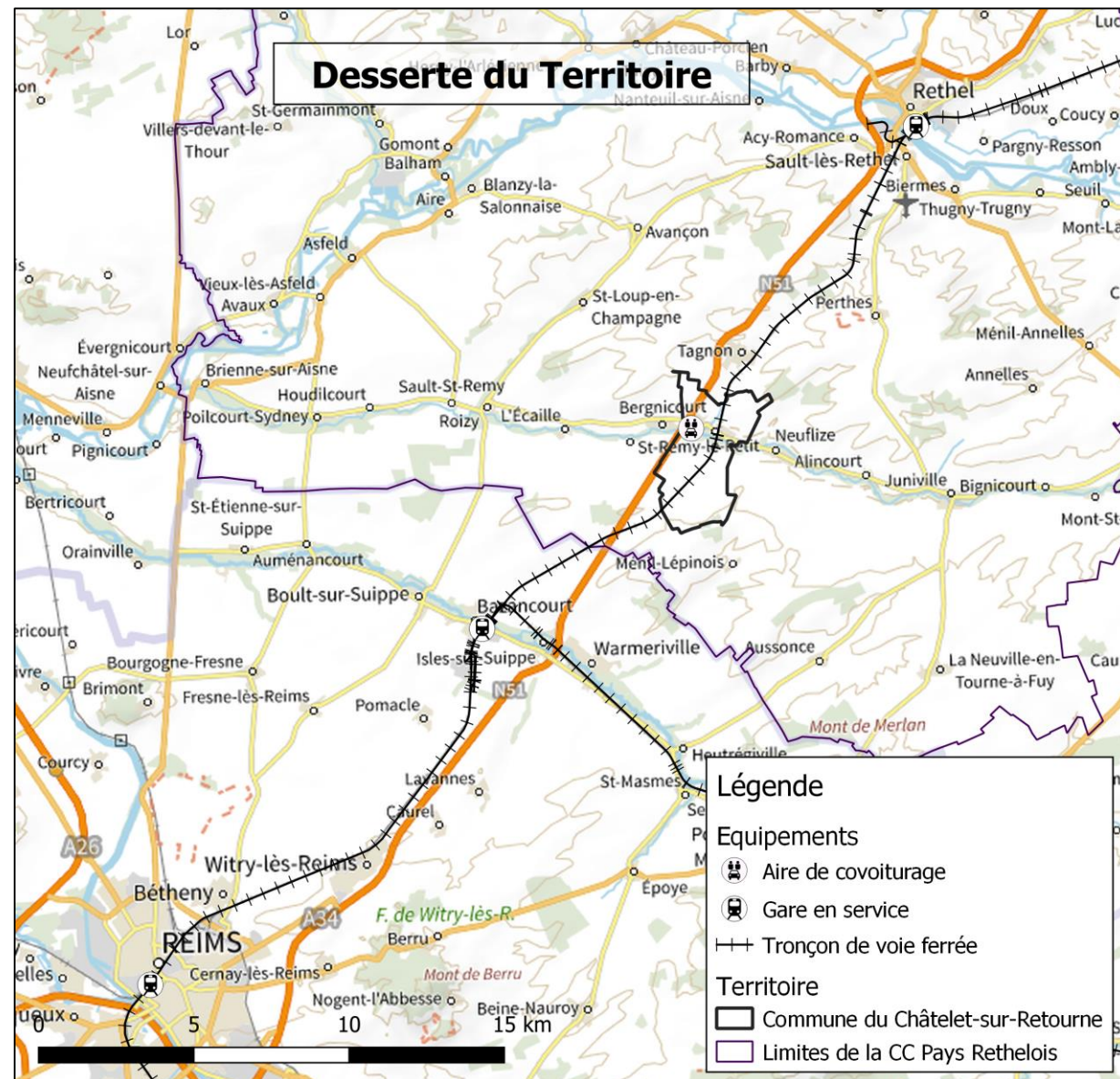


# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

### Situation et desserte du territoire :

- La commune du Châtelet-sur-Retourne (**776** habitants en 2020, + **25%** en 10 ans) se situe sur la Communauté de communes du Pays rethémois – Département des Ardennes.
- Située sur l'axe entre Reims, Rethel et Charleville-Mézières, la commune est traversée par un **axe autoroutier A34** (ancienne N51) et la **ligne de chemin de fer** qui relie ces principaux pôles.
- Une **aire de covoiturage** est implantée sur la commune, à la sortie de l'autoroute. En 2020, on décomptait environ **33 trajets de covoiturage quotidien sur l'axe entre Rethel et Reims**, et la dynamique tend vers une augmentation.
- La **gare** en service la plus proche du Châtelet-sur-Retourne est celle de **Bazancourt** (13km). Cette halte, réouverte en 2008 est aujourd'hui desservie par 47 trains quotidiens. En 2022, cette gare était fréquentée par plus de **298 000 voyageurs** soit environ **818 passagers quotidiens**. Cette fréquentation très importante a progressé de + **60% en 5 ans**, signe de l'intérêt des habitants du bassin de vie pour cette desserte.





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

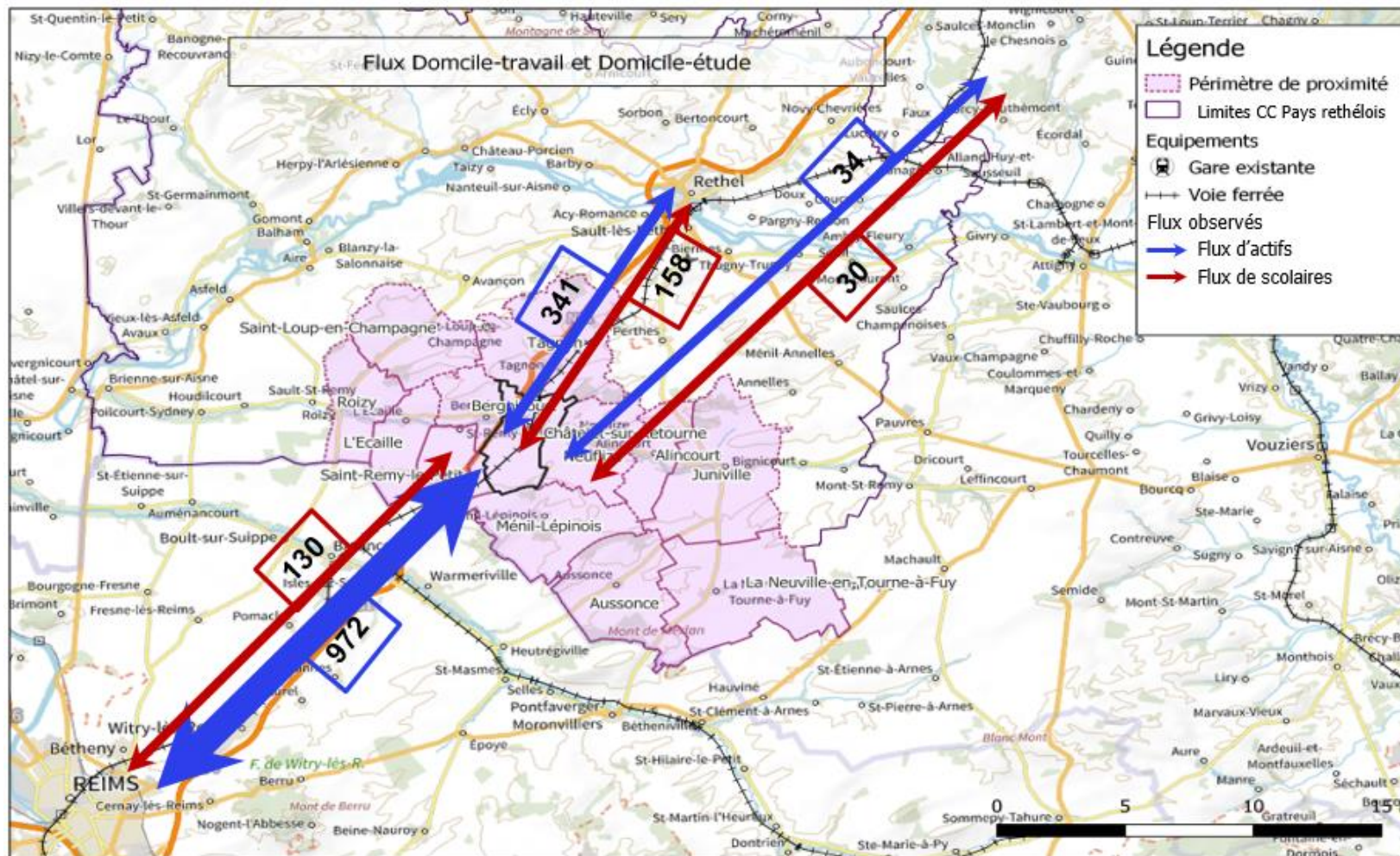
## Potentiel de la halte

### Flux Domicile-Travail et Flux Domicile-Etude :

1102 personnes font quotidiennement la navette entre le secteur du Châtelet-sur-Retourne et Reims

499 personnes font quotidiennement la navette entre le secteur du Châtelet-sur-Retourne et Rethel

64 personnes font quotidiennement la navette entre le secteur du Châtelet-sur-Retourne et Charleville-Mézières





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

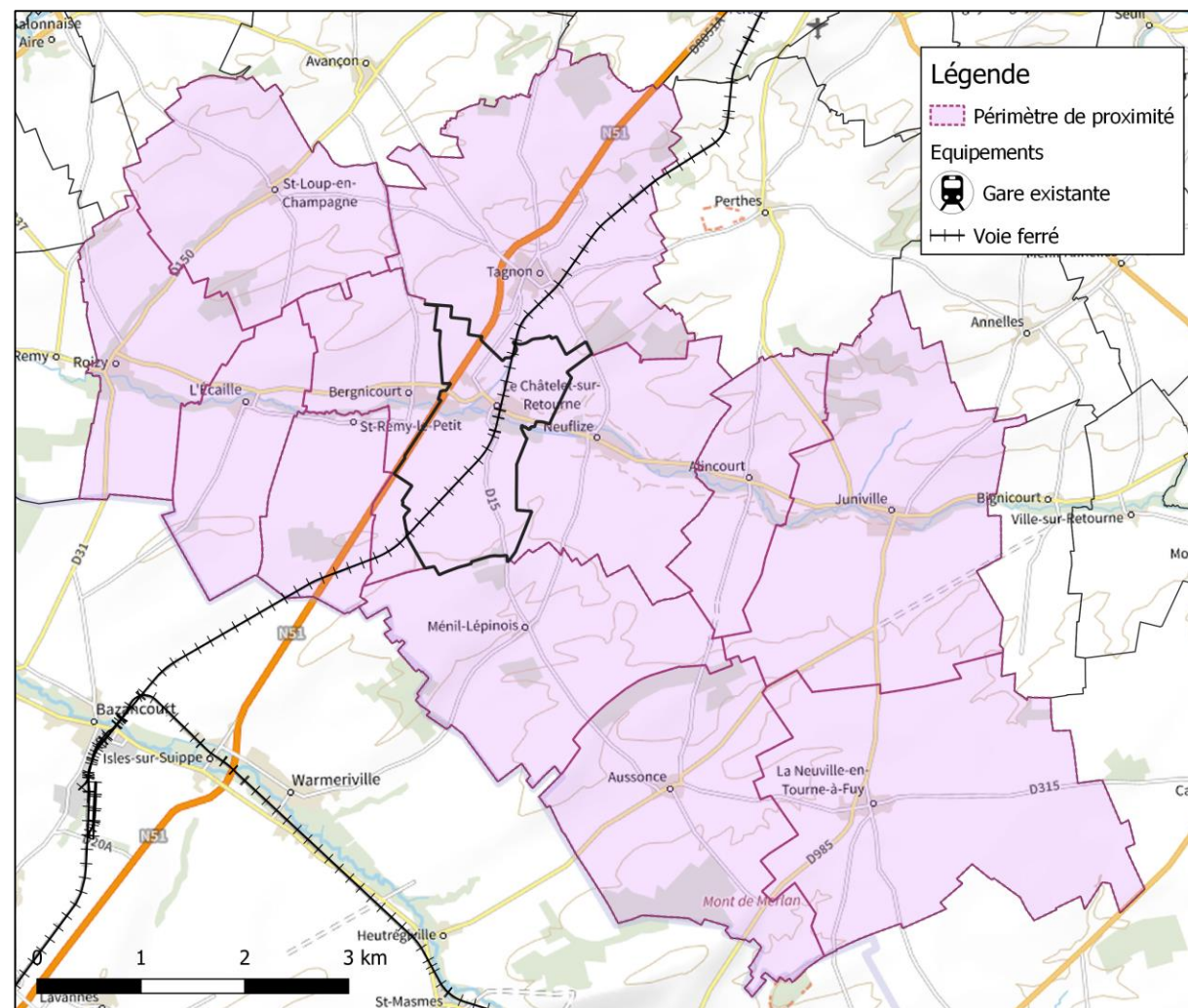
### Entrants et sortants dans la commune depuis le périmètre de proximité :

#### Le Châtelet-sur-Retourne

→ 411 actifs et 202 scolaires entrants et sortants dans la commune

- **70%** des actifs travaillant à l'extérieur de la commune se rendent dans une commune potentiellement directement desservie par le train (56% vers Reims, 6% vers Rethel, 6% vers Bazancourt, 1,5% vers Charleville) – soit 228 actifs.
- **30%** des personnes venant travailler au Châtelet-sur-Retourne pourraient venir en train de Rethel, Reims ou Charleville-Mézières – soit 39 actifs.
- **25 %** des scolaires domiciliés au Châtelet-sur-Retourne pourraient rejoindre leur établissement en train (Rethel ou Reims) – soit 45 scolaires.

**Communes incluses dans le périmètre :** Alincourt, Aussonce, Bergnicourt, Juniville, L'Ecaille, Le Châtelet-sur-Retourne, La Neuville-en-Tourne-à-Fuy, Ménil-Lépinos, Neulize, Roizy, Saint-Loup-en-Champagne, Saint-Rémy-le-Petit, Tagnon.



Base INSEE Flux Domicile – Travail - 2019



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

### Entrants et sortants du périmètre de proximité :

→ 3 016 actifs et 1 426 scolaires entrants et sortants du périmètre de proximité

- **22% des enfants du territoire pourraient se rendre sur leur lieu d'étude grâce au train vers Reims, Rethel ou Charleville-Mézières – soit 320 scolaires.**

- **45 % des flux domicile-travail de la zone vont vers Reims, Rethel ou Charleville-Mézières et pourraient être réalisés en train – soit 1 350 actifs.**

	RETHEL		REIMS		CHARLEVILLE-MEZIERES	
	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires
Le-Châtelet-sur-Retourne	55	25	192	20	5	
Juniville	70	39	129	15	15	10
Neuflize	70	20	145	15	5	
Tagnon	90	10	138	15		5
Autres communes du périmètre	56	64	368	65	10	15
<b>Total</b>	<b>341</b>	<b>158</b>	<b>972</b>	<b>130</b>	<b>35</b>	<b>30</b>

Base INSEE Flux Domicile – Travail - 2019



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

### Accessibilité de la halte ferroviaire potentielle :

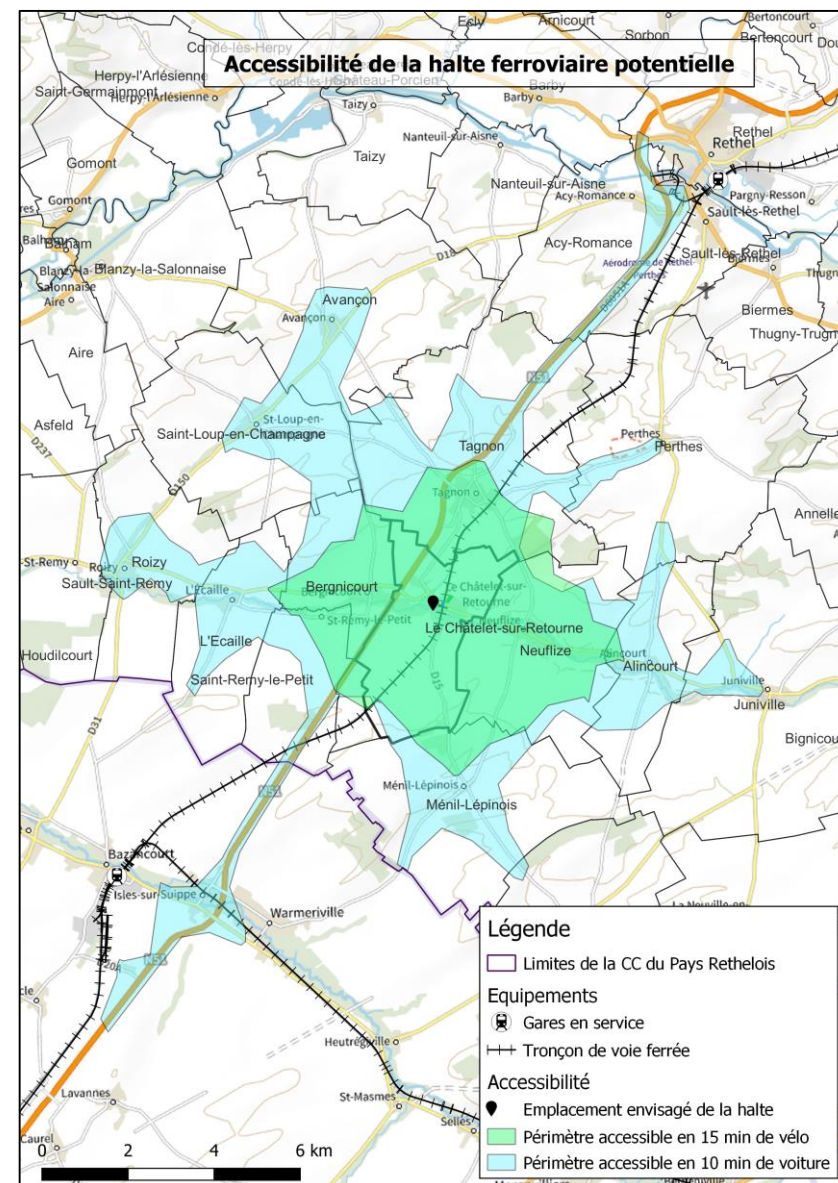


**2 830 personnes** résident à **moins de 15 minutes à vélo** de la halte potentielle

*Il est également à noter que les centres-bourgs d'Alincourt et Juniville (environ 1 000 personnes) sont également à distance cyclable de la halte potentielle*



**6 000 personnes** résident à **moins de 10 minutes en voiture** de la halte potentielle





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

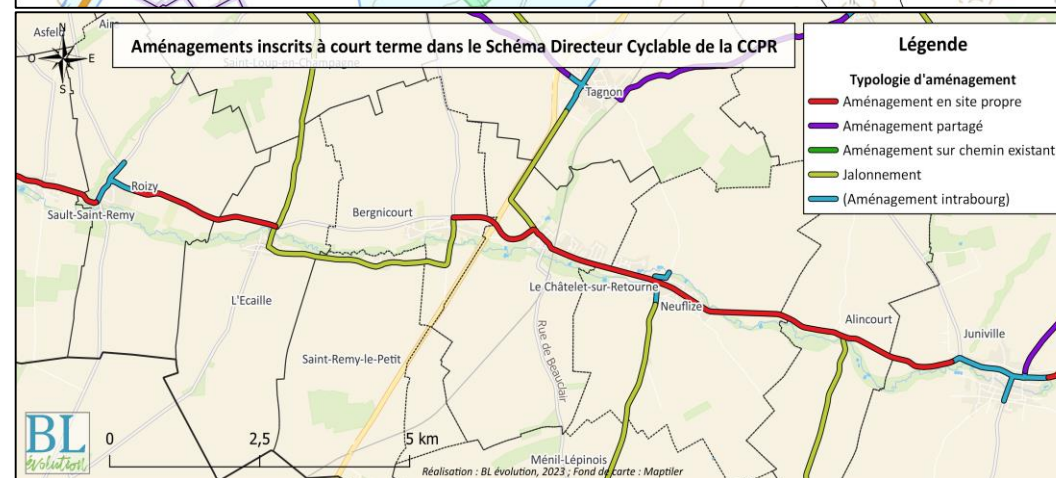
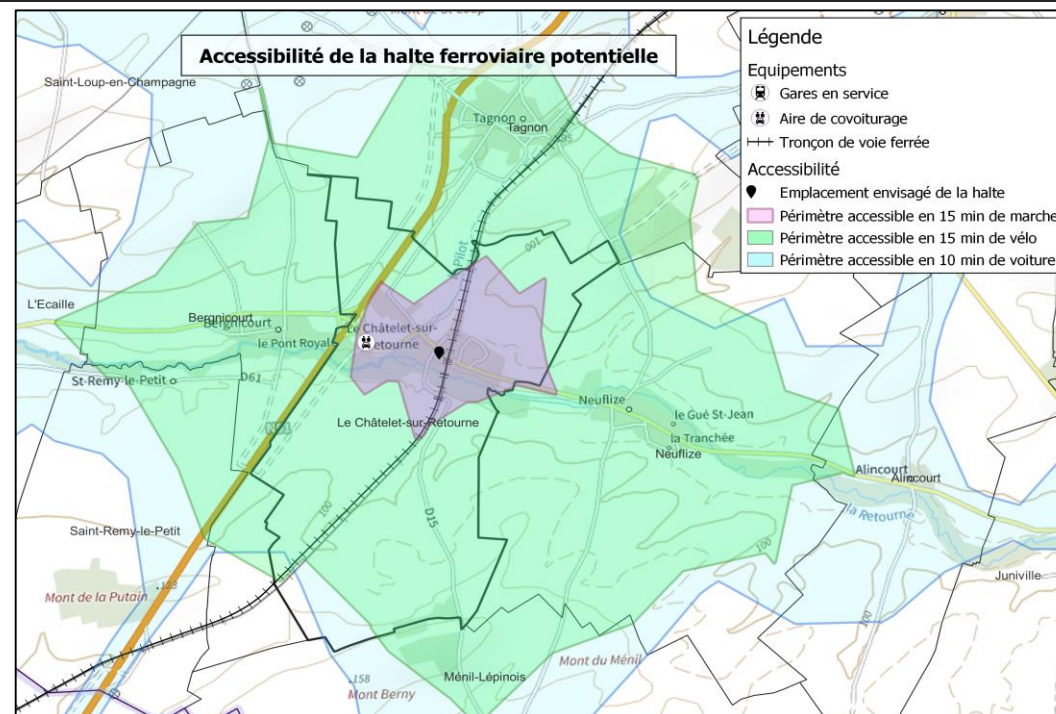
## Potentiel de la halte



**700 personnes** résident à **moins de 15 minutes à pied** de la halte potentielle



Pour rappel, la mise en place d'un **aménagement cyclable** en site propre le long de la Retourne est inscrite à court terme dans le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de communes du Pays rethélois. Cet élément **permettrait de démultiplier le potentiel de la halte** en intermodalité vélo-train





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

### Comparaison entre la voiture et le train pour les principales destinations au départ du Châtelet-sur-Retourne :

#### Quelques points de comparaisons :

- Comme le démontre le tableau, pour un trajet au départ du **Châtelet-sur-Retourne à destination de Reims, le train :**
  - émet **11 fois moins de GES** que la voiture
  - nécessite **2 fois moins de temps** que la voiture
  - coûte **2 fois moins** que la voiture
- Pour un trajet au départ du **Châtelet-sur-Retourne à destination de Charleville-Mézières, le train :**
  - émet **8 fois moins d'émissions de GES** que la voiture
  - nécessite **3 minutes de moins** que la voiture
  - coûte **presque 5 euros de moins** que la voiture

	Train			Voiture		
	Temps de trajet	Coût du trajet	Emissions de GES	Temps de trajet	Coût du trajet	Emissions de GES
<b>Reims</b>	15 min	4,97 €	0,7 kgCO2e	29 min	8,09 €	7,9 kgCO2e
<b>Charleville-Mézières</b>	42 min	9,59 €	1,7 kgCO2e	45 min	14,42 €	14,0 kgCO2e
<b>Rethel</b>	8 min	2,80 €	0,3 kgCO2e	15 min	3,40 €	3,3 kgCO2e
<b>Poix-Terron</b>	25 min	7,49 €	1,2 kgCO2e	33 min	10,42 €	10,1 kgCO2e

Remplacer la voiture par le train pour 300 trajets quotidiens entre Le Châtelet-sur-Retourne et Reims permettrait un gain de plus de 900 tCO2e par an (baisse de 90%).



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal


## Potentiel de la halte


### Enquête auprès des habitants :

Le questionnaire a été diffusé **en ligne et en porte-à-porte par les élus** du Pays rethémois en septembre 2023. L'enquête a généré **1 132 réponses provenant de 76 communes**, démontrant ainsi **l'intérêt suscité** par ce projet de halte ferroviaire **sur et au-delà du territoire**.

Comme le montre le tableau ci-contre, certaines communes ont un taux de réponse très élevé. Ex : **98% des habitants de la commune du Châtelet-sur-Retourne ont répondu**.

### Estimation des foyers des répondants :

 2 193 adultes

 1 140 mineurs

Avant le traitement de ces données, présenté sur les slides suivantes, il est à noter qu'un travail préalable a été effectué sur celles-ci :

- **Suppression des doublons** (même adresse, même commune)  
→ 1 047 réponses retenues sur 1 132
- **Mise en cohérence entre les intentions d'usage et le nombre de personnes déclarées dans les foyers**

Commune	Nombre de foyers répondants	Proportion des habitants représentés dans les réponses
Le Châtelet-sur-Retourne	<b>242 (25%)</b>	<b>98%</b>
Neuflize (2,3 km)	<b>228 (23%)</b>	<b>85%</b>
Juniville (8,4 km)	<b>135 (13%)</b>	<b>36%</b>
Tagnon (5,1 km)	<b>67 (6%)</b>	<b>22%</b>
La Neuville-en-Tourne-à-Fuy (13 km)	<b>46 (4%)</b>	<b>26%</b>
Bergnicourt (2,1 km)	<b>40 (4%)</b>	<b>43%</b>
Alincourt (5,3 km)	<b>36 (3%)</b>	<b>87%</b>
Aussonce (9,1 km)	<b>30 (3%)</b>	<b>45%</b>
Perthes (9,8 km)	22 (2%)	24%
Avançon (8,2 km)	19 (2%)	21%
Rethel (14 km)	16 (1%)	N/A
L'Ecaille (5,3 km)	13 (1%)	13%
Reims (28 km)	11 (1%)	N/A
Ville-sur-Retourne (13 km)	9 (1%)	32%
Roizy (7,9 km)	8 (1%)	10%
Houdilcourt (12 km)	7 (1%)	18%
Asfeld (16 km)	6 (1%)	2%
Bignicourt (11 km)	6 (1%)	31%
Château-Porcien (17 km)	6 (1%)	2%

*Distance (km) entre la commune et Le Châtelet-sur-Retourne*

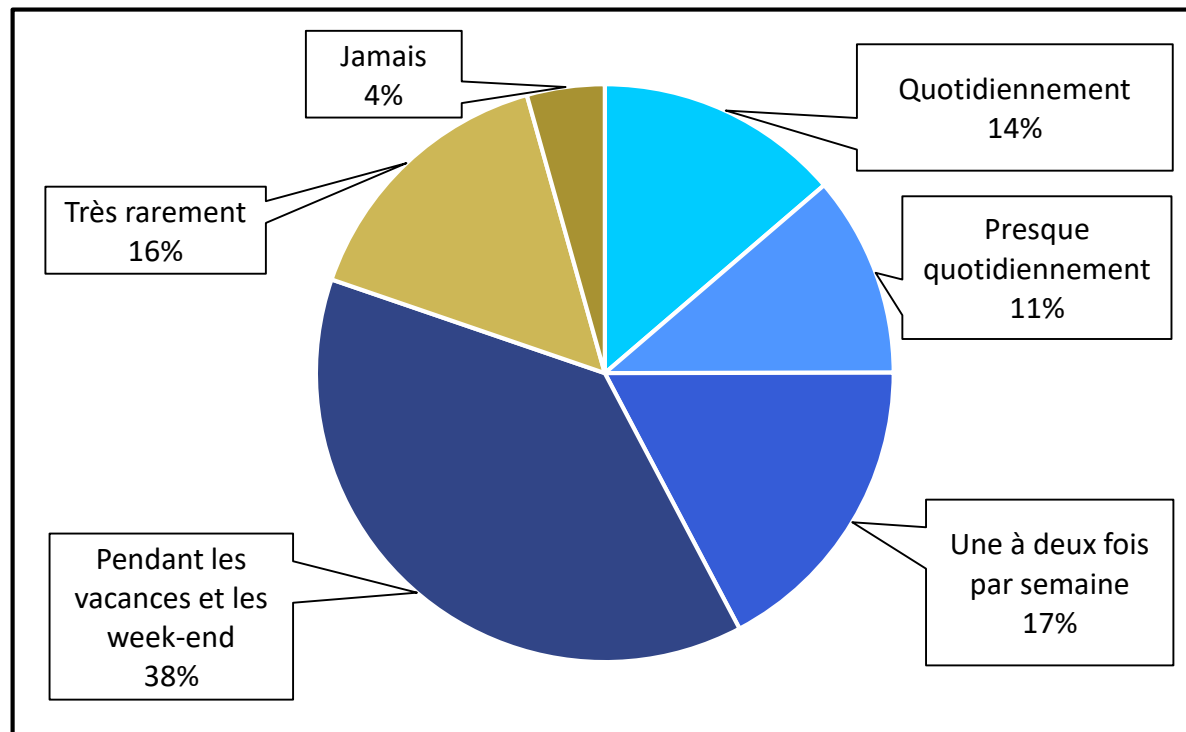


# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

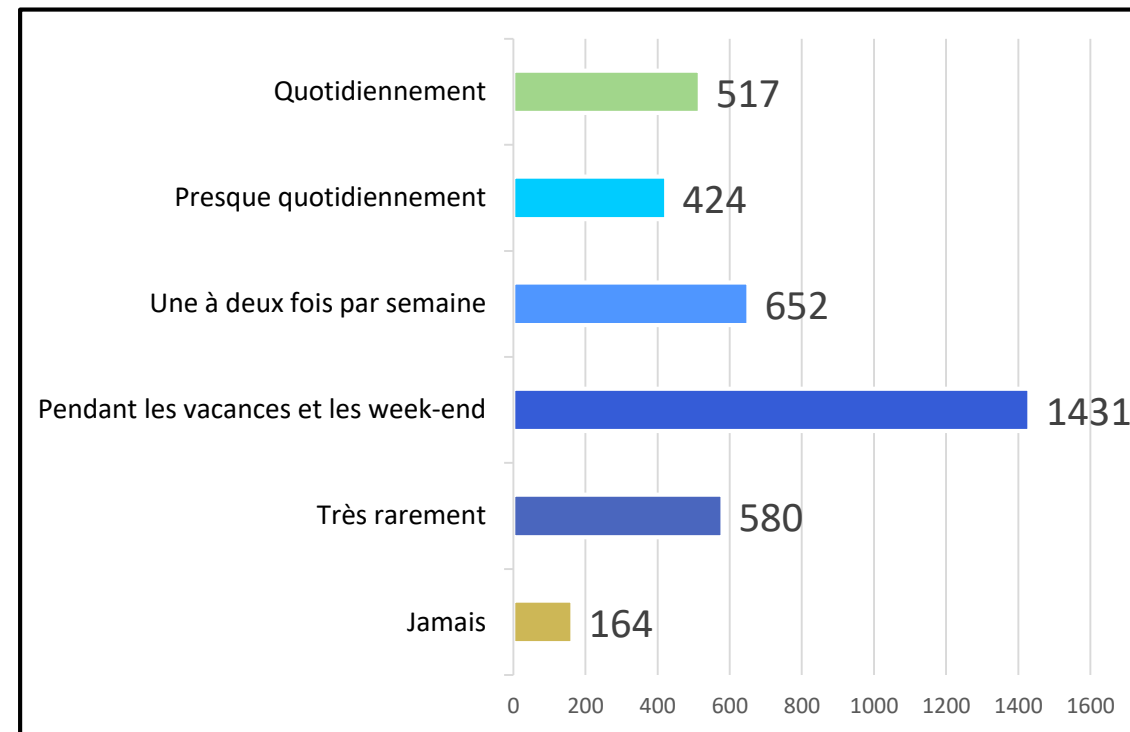
## Potentiel de la halte

### Résultats de l'enquête :

A quelle fréquence pensez-vous prendre le train si la halte était ouverte ?



Estimation de fréquence sur la base des répondants



Plus de  $\frac{3}{4}$  des personnes répondantes se projettent sur un usage du train à la halte du Châtelet-sur-Retourne à minima pendant les vacances et les week-ends. Près de 45 % d'entre-elles se projettent sur un usage à minima hebdomadaire.



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

	Quotidiennement	Presque quotidiennement	1 à 2 fois par semaine	En vacances et le WE	Très rarement	Total	Total (hors vacances et WE)	
Reims et au-delà	288	232	359	791	358	125 000	106 000	
Rethel	105	91	134	287	77	46 000	39 000	
Charleville-Mézières et au-delà	110	92	143	331	125	49 000	41 000	
Poix-Terron	13	9	13	19	4	4 600	4 200	
Non concerné	1	0	2	3	16	570	490	
						<b>Total global</b>	<b>226 000</b>	<b>191 000</b>



Avec les hypothèses de fréquentation suivantes :

- **Quotidiennement = 4 j/sem** en moyenne 45 semaines par an
- **Presque quotidiennement = 2,5 j/sem** en moyenne 45 semaines par an
- **Une à deux fois par semaine = 1,5 j/sem** en moyenne 45 semaines par an
- **Très rarement = 1 j/mois** en moyenne toute l'année
- **Pendant les vacances et les week-end = 2 j/mois** en moyenne toute l'année

Le potentiel de la halte s'élève à **environ 190 000 passagers annuels** pour des trajets du quotidien.

*Ce total est à considérer avec précaution, étant le reflet d'intentions d'usage.*

*L'atteinte de ce potentiel se ferait dans le temps long, en prenant en compte l'inertie des changements de comportements individuels.*

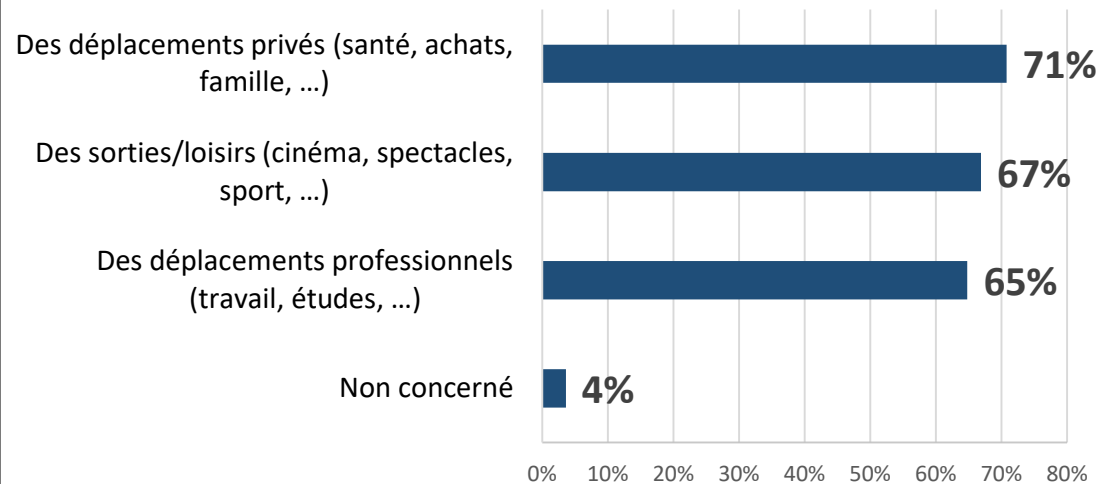


# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

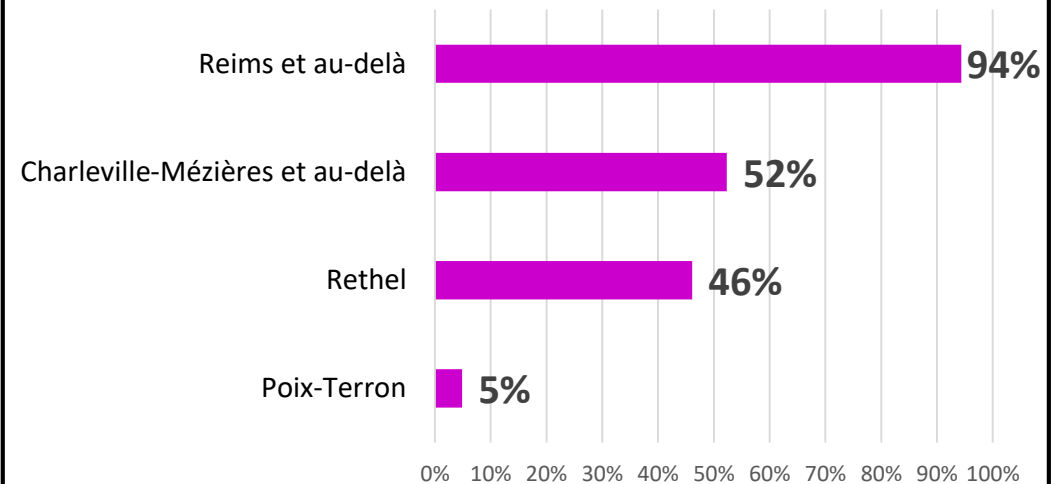
### Pour quels motifs pourriez vous prendre le train ?

Question à choix multiples



### Vers quelles destinations ?

Question à choix multiples



Dans **409 réponses** (soit 39% des réponses), il est indiqué au moins une personne en **usage quotidien**, pour des **déplacements professionnels**, et **vers Reims et au-delà**. Cela semble être l'usage prédominant pressenti pour la potentielle halte ferroviaire du Châtelet-sur-Retourne.

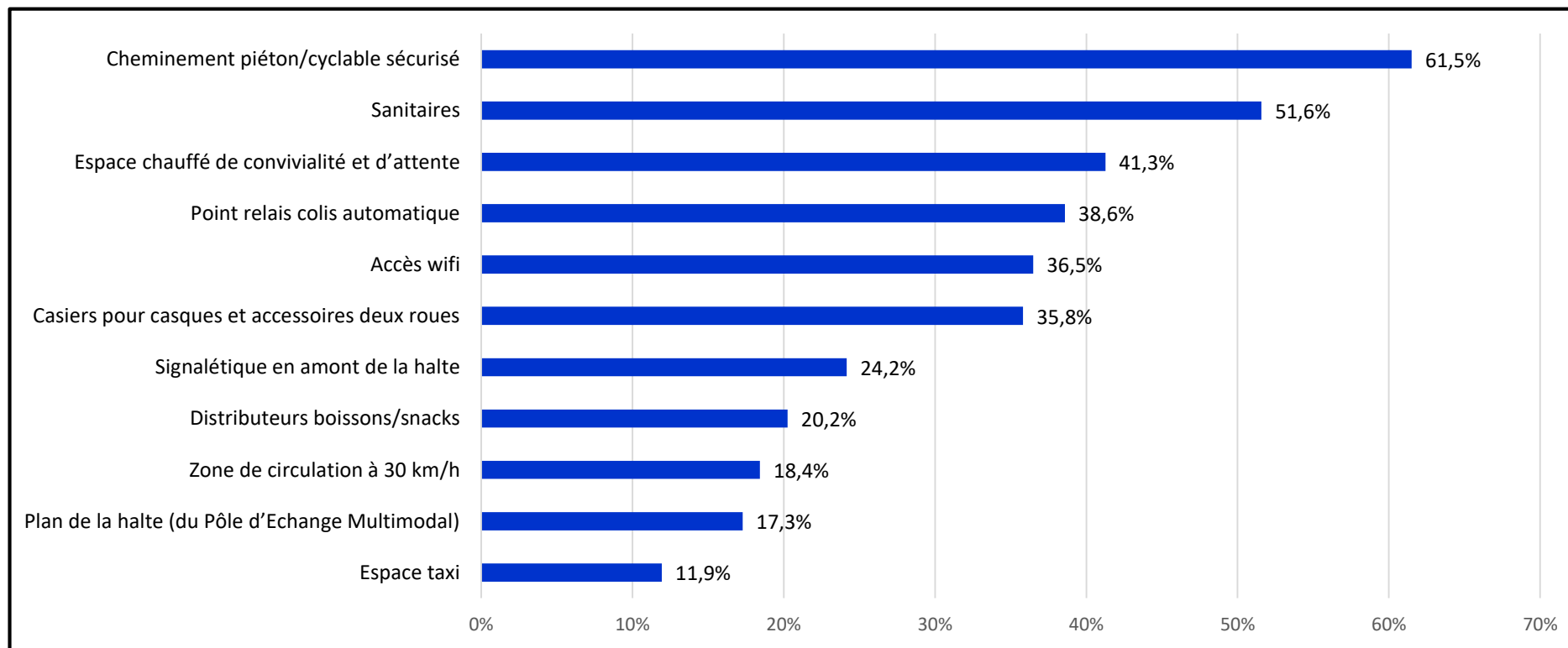
Une nouvelle fois, cette statistique est à considérer avec précaution puisqu'elle résulte d'intentions d'usage. En effet, ce chiffre correspond à une part modale du train proche de 40%, soit une **part modale très importante, proche de celle que l'on peut retrouver dans les grands centres urbains**.



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

Selon vous, quels autres aménagements ou services pourraient renforcer l'utilité de la halte ferroviaire du Châtelet-sur-Retourne ?



Les données collectées dans le cadre de cette enquête démontrent que les répondants jugent pertinent de mettre en place certains aménagements et services pour renforcer l'attractivité de la halte ferroviaire. En l'occurrence, 61,5% des répondants estiment utile de créer des cheminements piétons et cyclables permettant de rallier la halte.



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Potentiel de la halte

### Synthèse des enjeux :



Une **localisation stratégique** sur l'axe Reims - Charleville-Mézières, accessible en moins de 10 minutes en voiture **pour environ 6 000 personnes**

Une **forte mobilisation des habitants et des élus** (plus de 80% de taux de réponse à l'enquête pour les communes les plus proches), témoin d'un réel besoin exprimé



Un **potentiel avéré** puisqu'il s'élève à **environ 190 000 passagers annuels** pour des trajets du quotidien (selon les intentions d'usage collectées au travers de l'enquête)



**Des aménagements à prévoir** pour renforcer l'utilité de la halte (cheminements piétons et cyclables, sanitaires, espace d'attente chauffé, ...)



Un **gain environnemental important** pour les collectivités concernées (Pays rethémois, Grand Reims, Ardenne Métropole, ...)



Un **gain financier pour les usagers** proche d'un facteur 2 par rapport à la voiture



Une **réduction de la dépendance à la voiture** pour les habitants des communes alentours



Un **atout pour l'attractivité** de la zone



Un potentiel confirmé par le **succès de la récente halte de Bazancourt**



# PROPOSITION D'AMENAGEMENT DES ABORDS DE LA HALTE





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

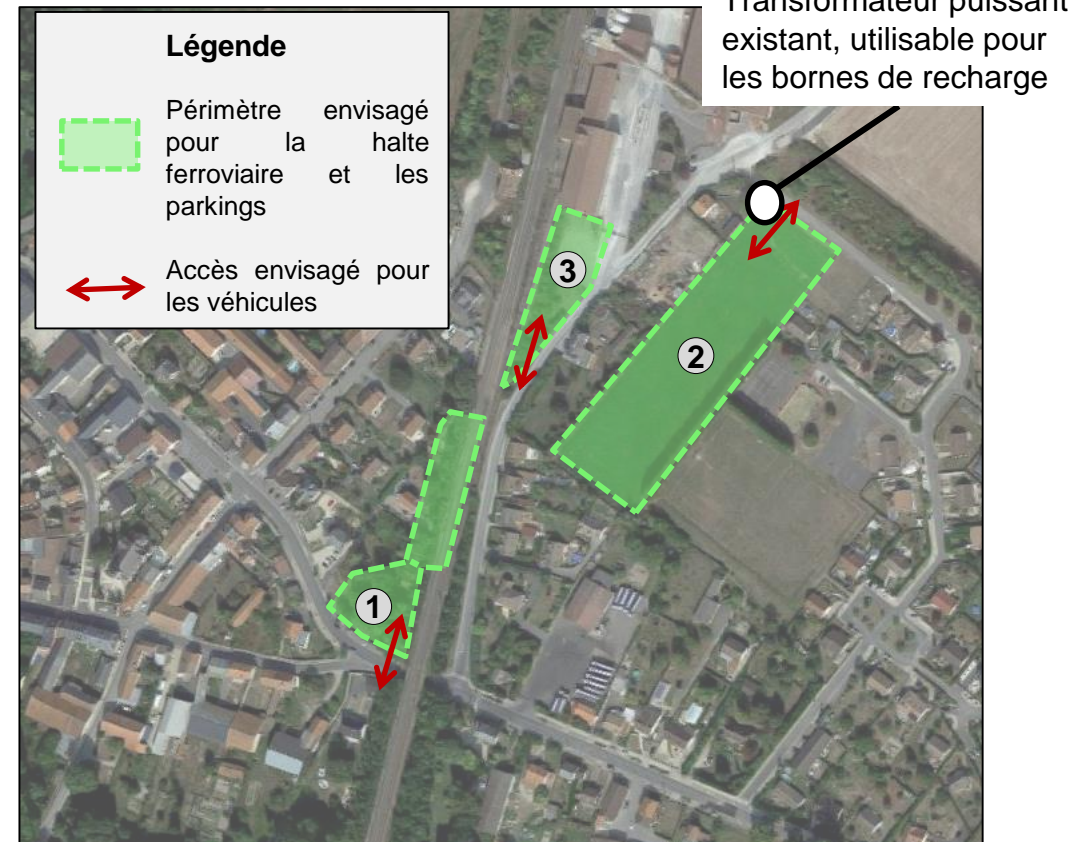
### Parcelles utilisables :

- **Parcelle 1 (2 800 m<sup>2</sup>)** : 1 accès pour les entrées et sorties des véhicules
- **Parcelle 2 (10 210 m<sup>2</sup>)** : 1 accès pour les entrées et sorties des véhicules
- **Parcelle 3 (1 260 m<sup>2</sup>)** : 1 accès pour les entrées et sorties de véhicules

### Calcul du nombre de places potentielles

Généralement on estime que la création d'une place de parking nécessite **25m<sup>2</sup>** (place + chemin d'accès et sortie).

Ainsi, si l'on transformait l'ensemble de la **parcelle 2** en parking, on pourrait aménager jusqu'à **408 places** de stationnement.



### Points de vigilance

- On observe d'expérience que **l'existence de places de parking appelle le stationnement** ( « *si je sais que je peux me garer facilement, j'y vais en voiture, même si je peux y aller à pied ou à vélo* » )
- **Zéro artificialisation nette** : la création d'un parking, même drainant, est à prendre en compte au prisme de l'impératif du ZAN.



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Scénario d'aménagement n°1 :

#### Seule la parcelle 1 est utilisée

#### Scénario 1.1 :

- Desserte modes actifs à créer
- Stationnements vélo : 40 places, dont 10 arceaux et 30 places dans une consigne sécurisée
- L'arrêt de bus se situe sur la parcelle 1
- Parking d'une capacité de 65-70 places pour les longues durées
- 2 bornes de recharge électrique

#### Scénario 1.2 :

- Desserte modes actifs à créer
- Stationnements vélo : 40 places, dont 10 arceaux et 30 places dans une consigne sécurisée
- Parking d'une capacité de 70 places pour les longues durées
- L'arrêt de bus se situe hors de la parcelle (sur la parcelle 3 ou le long de la route départementale)
- 2 bornes de recharge électrique

1.1	Aménagement	Coût unitaire estimé	Quantité	Coût total estimé
	Dépose-minute + parking PMR + voie d'accès	350 €/m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	105 000 €
	Sanitaires	10 000 €	1	10 000 €
	Consigne vélos 30 places	45 000 €	1	45 000 €
	Arceaux vélos	150 €	10	1 500 €
	Arrêt de bus avec abris sur la parcelle	40 000 €	1	40 000 €
	Parking	350 €/m <sup>2</sup>	1 700 m <sup>2</sup>	595 000 €
	Bornes de recharge pour véhicules électriques *	10 000 €	2	35 000 €
	Trottoirs, surfaces et cheminement modes actifs	220 €/m <sup>2</sup>	800 m <sup>2</sup>	176 000 €
	<b>Total</b>			<b>1 007 500 €</b>

1.2	Aménagement	Coût unitaire estimé	Quantité	Coût total estimé
	Dépose-minute + parking PMR + voie d'accès	350 €/m <sup>2</sup>	250 m <sup>2</sup>	87 500 €
	Sanitaires	10 000 €	1	10 000 €
	Consigne vélos 30 places	45 000 €	1	45 000 €
	Arceaux vélos	150 €	10	1 500 €
	Arrêt de bus	20 000 €	1	20 000 €
	Parking	350 €/m <sup>2</sup>	1 700 m <sup>2</sup>	612 500 €
	Bornes de recharge pour véhicules électriques *	10 000 €	2	35 000 €
	Trottoirs, surfaces et cheminement modes actifs	220 €/m <sup>2</sup>	800 m <sup>2</sup>	176 000 €
	<b>Total</b>			<b>987 500 €</b>

\* Comprend l'étude associée et le raccordement au réseau (environ 15k€ au total, avec une incertitude sur le raccordement au transformateur situé en face de la boulangerie)



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Scénario d'aménagement n°2 :

#### Les parcelles 1 et 2 sont utilisées

- Desserte modes actifs à créer sur les deux parcelles
- Stationnements vélo sur la parcelle 1 : 40 places, dont 10 arceaux et 30 places dans une consigne sécurisée
- L'arrêt de bus se situe sur la parcelle 1
- Pas de parking sur la parcelle 1, l'ensemble est reporté sur la parcelle 2. La capacité totale est d'environ 100 places
- 2 bornes de recharge électrique sur la parcelle 2

	Aménagement	Coût unitaire estimé	Quantité	Coût total estimé
Parcelle 1	Dépose-minute + parking PMR + voie d'accès	350 €/m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	105 000 €
	Sanitaires	10 000 €	1	10 000 €
	Consigne vélos 30 places	45 000 €	1	45 000 €
	Arceaux vélos	150 €	10	1 500 €
	Arrêt de bus avec abris sur la parcelle	40 000 €	1	40 000 €
	Trottoirs, surfaces et cheminement modes actifs	220 €/m <sup>2</sup>	1 200 m <sup>2</sup>	264 000 €
Parcelle 2	Parking	350 €/m <sup>2</sup>	2 500 m <sup>2</sup>	875 000 €
	Bornes de recharge pour véhicules électriques *	10 000 €	2	30 000 €
	Cheminement modes actifs	250 €/m <sup>2</sup>	250 m	62 500 €
	Total			1 433 000 €

\* Comprend l'étude associée et le raccordement au réseau (environ 15k€ au total, avec une incertitude sur le raccordement au transformateur situé en face de la boulangerie)



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Scénario d'aménagement n°3 :

#### Les parcelles 1 et 2 sont utilisées

- Desserte modes actifs à créer sur les deux parcelles. La parcelle 1 comprenant également une partie parking, l'espace accordé aux modes actifs est légèrement restreint
- Stationnements vélo sur la parcelle 1 : 40 places, dont 10 arceaux et 30 places dans une consigne sécurisée
- L'arrêt de bus se situe sur la parcelle 1
- Des parkings sont aménagés sur les deux parcelles. La capacité totale est d'environ 160 places
- 2 bornes de recharge électrique sur la parcelle 2

	Aménagement	Coût unitaire estimé	Quantité	Coût total estimé
Parcelle 1	Dépose-minute + parking PMR + voie d'accès	350 €/m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	105 000 €
	Sanitaires	10 000 €	1	10 000 €
	Consigne vélos 30 places	45 000 €	1	45 000 €
	Arceaux vélos	150 €	10	1 500 €
	Arrêt de bus avec abris sur la parcelle	40 000 €	1	40 000 €
	Parking	350 €/m <sup>2</sup>	1 500 m <sup>2</sup>	525 000 €
	Trottoirs, surfaces et cheminement modes actifs	220 €/m <sup>2</sup>	2 500 m <sup>2</sup>	220 000 €
Parcelle 2	Parking	350 €/m <sup>2</sup>		875 000 €
	Bornes de recharge pour véhicules électriques *	10 000 €	2	30 000 €
	Cheminement modes actifs	250 €/m <sup>2</sup>	250 m	62 500 €
	Total			1 914 000 €

\* Comprend l'étude associée et le raccordement au réseau (environ 15k€ au total, avec une incertitude sur le raccordement au transformateur situé en face de la boulangerie)



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

Scénarios		1	2 <i>préférentiel</i>	3
Parcelle 1	Dépose-minute	OUI - 8 places	OUI - 8 places	OUI - 8 places
	Places PMR	OUI - 4 places	OUI - 4 places	OUI - 4 places
	Parking	OUI - 65-70 places		OUI - 65-70 places
	Consigne vélo	OUI - 30 places	OUI - 30 places	OUI - 30 places
	Arceaux vélo	OUI - 10 arceaux	OUI - 10 arceaux	OUI - 10 arceaux
	Arrêt de bus avec abris	Optionnel	Optionnel	Optionnel
	Sanitaires	OUI	OUI	OUI
	Bornes de recharge	OUI - 2 bornes		
Parcelle 2	Parking		OUI - 100 places	OUI - 100 places
	Bornes de recharge		OUI - 2 bornes	OUI - 2 bornes
	Cheminement modes actifs		OUI	OUI
Coût estimé		1 007 500 €	1 433 000 €	1 914 000 €



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Zoom sur les arrêts de bus :

Actuellement, les arrêts de bus sont situés route de Neuflize, le long de la route départementale.

### Le rabattement des bus peut donc être envisagé selon 3 options :

- **Option 1 – Estimation 40 000 € :** Créer un arrêt de bus sur la parcelle 1 située à proximité immédiate de la halte. Au-delà de l'intermodalité facilitée, cela permettrait également un **accès plus sécurisé à la desserte scolaire**. Cette option est cependant à approfondir en termes de giration des bus.
- **Option 2 – Estimation : 20 000 € :** Créer des arrêts de bus le long de la route départementale (rue des Remparts). Cette solution nécessiterait de **supprimer quelques places de parking devant la boulangerie pour aménager une rampe de 15m**.
- **Option 3 – Estimation : 65 000 € :** Dans le cas où la parcelle 1 ne permettrait pas l'implantation d'un arrêt de bus, une aire de retournement peut être envisagée au nord sur la parcelle 3. Cela implique cependant de sécuriser l'ensemble de la rue de Perthes pour les piétons (25 000 €). De plus, les bus devront faire un détour pour accéder à l'arrêt. Cette option **garantit toutefois une dépose en sécurité, à distance du trafic de la départementale**.





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

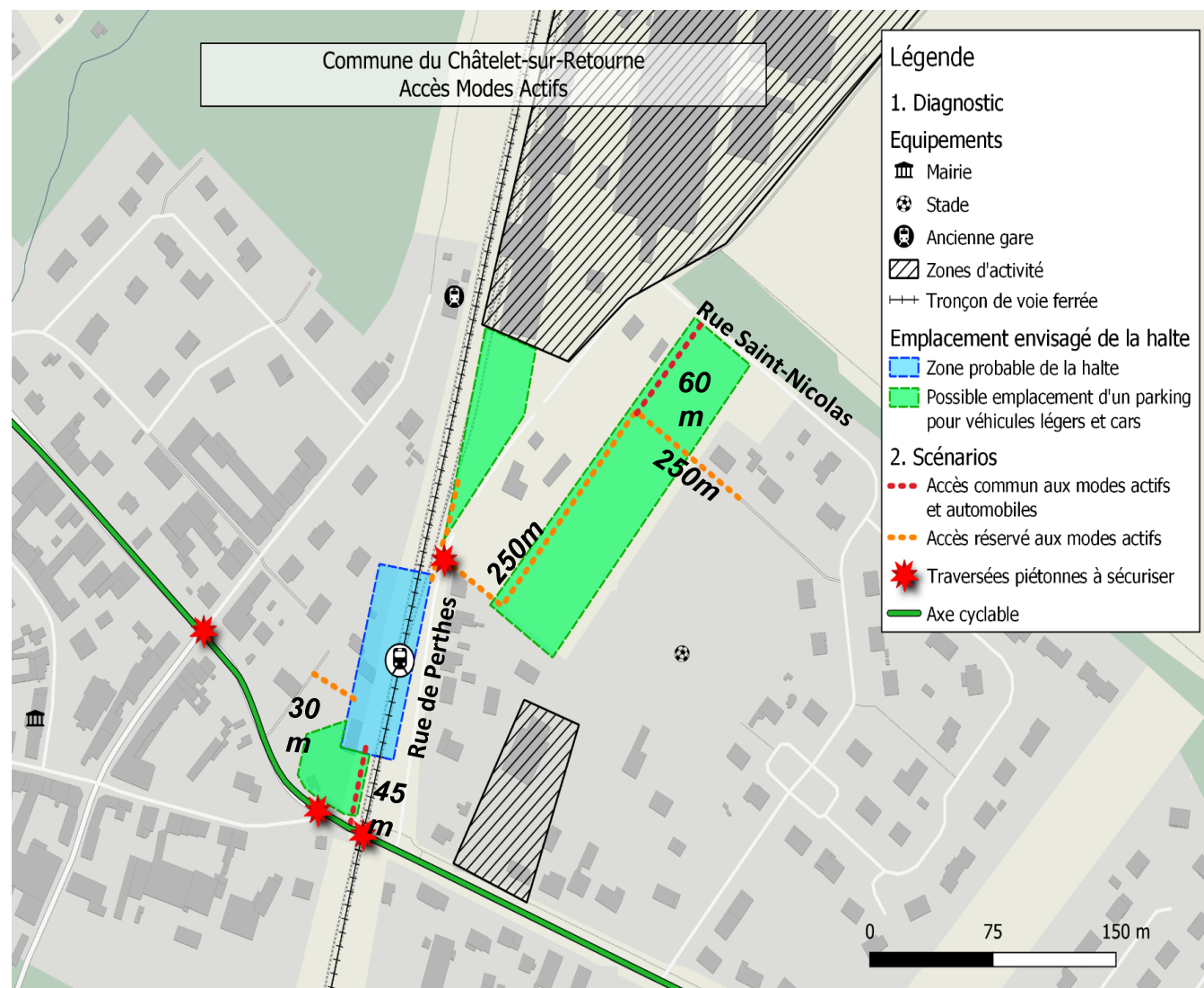
### Zoom sur les accès modes actifs :

Il est possible d'envisager jusqu'à 5 accès différents pour les modes actifs :

- **3 accès réservés aux modes actifs** qui peuvent prendre l'aspect de venelles débouchant sur des rues calmes, en évitant la route départementale.
- **2 accès partagés** avec les automobiles.

L'accès entre le grand parking et la zone envisagée pour la halte implique de traverser la rue de Perthes, potentiellement fréquentée par des poids-lourds. **Il est alors indispensable de prévoir une traversée sécurisée.**

Des traversées sécurisées seront également nécessaires le long de la route départementale.





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

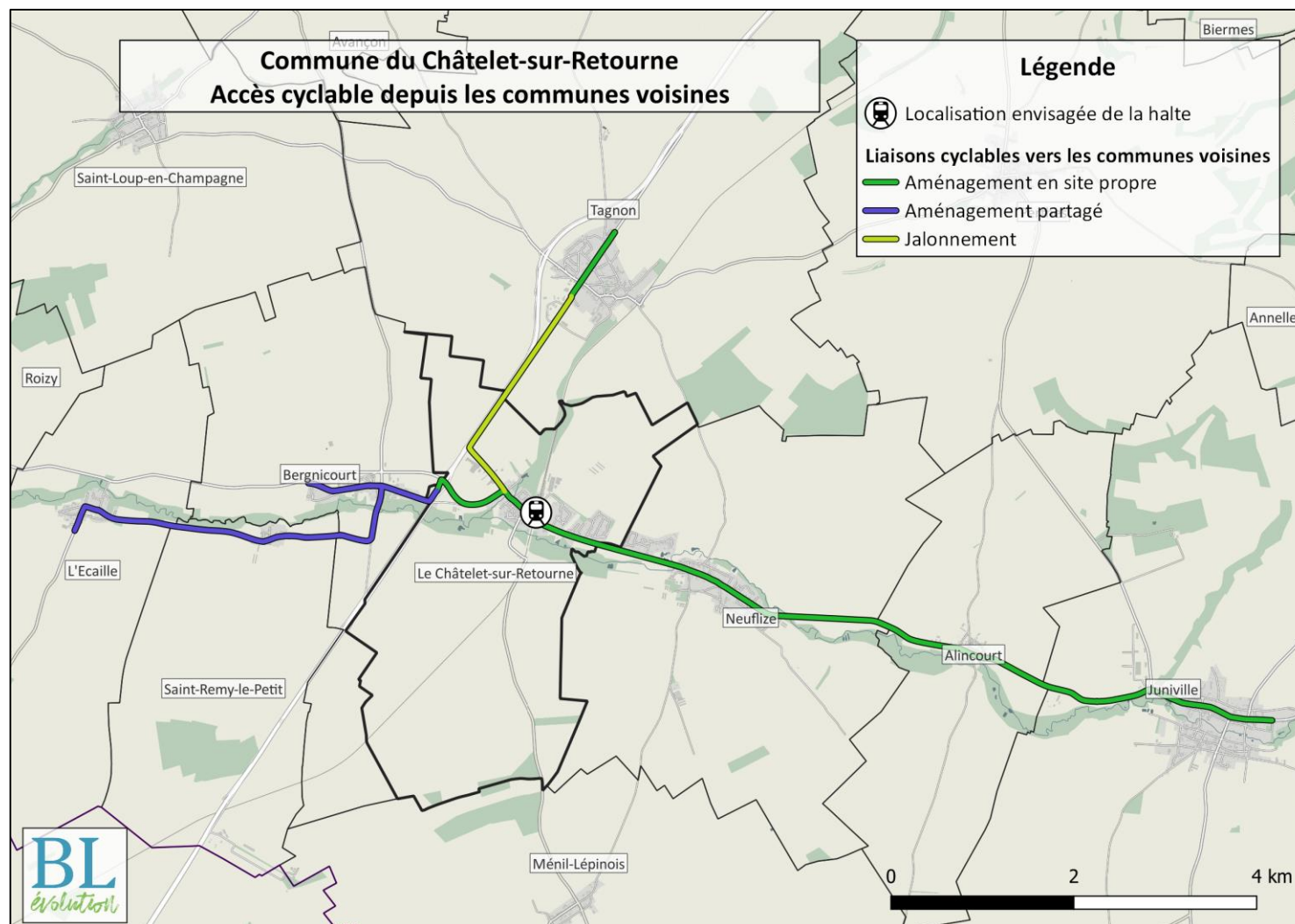
## Proposition d'aménagement des abords de la halte

S'agissant des **liaisons cyclables** permettant de rejoindre la halte ferroviaire, il paraît pertinent d'en envisager **avec 8 communes voisines**, dont les centre-bourgs sont situés entre 1,7 km pour Neufelize et 7,5 km pour Juniville.

Cela permettrait de toucher :

- **129 scolaires** se rendant quotidiennement à **Rethel**
- **100 scolaires** se rendant à **Reims** quotidiennement
- **15 scolaires** se rendant à **Charleville-Mézières** quotidiennement
- **675 actifs** se rendant quotidiennement à **Reims**
- **190 actifs** se rendant quotidiennement à **Rethel**

Pour affiner le coût de ces aménagements et leur type, une étude plus poussée sera nécessaire.





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Rabatement scolaire :

Dans le cadre de cette étude, une réflexion a également été menée sur la pertinence d'un rabatement des transports scolaires vers la halte ferroviaire du Châtelet-sur-Retourne. L'idée étant de recourir au train pour transporter les jeunes jusqu'à leur lieu d'études.

Avec les ruptures de charge qu'elle suppose, il semblerait que **l'intermodalité bus - train soit peu compétitive pour l'accès aux établissements scolaires de Rethel**. En effet, une telle pratique impliquerait un changement du bus pour le train au niveau du Châtelet-sur-Retourne, puis un autre du train à une navette à Rethel.

En revanche, pour l'accès des scolaires à **Reims et Charleville-Mézières, cette alliance du bus et du train pourrait être très pertinente**. Il s'agirait pour cela de mettre en place des navettes de rabatement vers la halte, ou alors de prévoir une mutualisation avec la ligne S-918 (modulo compatibilité d'horaires).





# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Articulation avec le dispositif Rezo Pouce :

En partenariat avec les Crêtes Préardennaises, communauté de communes voisine, **le Pays rethélois a décidé de mettre en place le dispositif Rezo Pouce sur son territoire.** Rezo Pouce est un service de mobilité partagée et solidaire, reposant sur la pratique de l'autostop et du covoiturage.

Le déploiement de ce service nécessite **l'implantation de points d'arrêt et de prise en charge**, symbolisés par des panneaux, dans toutes les communes.

Dans ce cadre, l'animatrice Rezo Pouce de la collectivité a rencontré l'ensemble des communes du territoire afin de définir avec elles l'emplacement idéal de ces panneaux.

Sur la commune du Châtelet-sur-Retourne, deux arrêts ont été retenus, **l'un en direction de Bergnicourt et l'autre en direction de Neufelize.** Ils se situent sur la route départementale, à **proximité immédiate de la parcelle 1 et de l'emplacement potentiel de la halte ferroviaire.**

Implantés à la fin du premier semestre 2024 (selon le calendrier prévisionnel), ce service pourrait être **un moyen supplémentaire pour rejoindre la halte.**



*Arrêt direction Neufelize*



*Arrêt direction Bergnicourt*



Au-delà de la mise en place du dispositif Rezo Pouce, il est recommandé en complément le fléchage de stationnements dédiés (ou partiellement dédiés) à proximité des arrêts, ainsi que l'implantation de stationnements vélos pour en faciliter l'accès.



# Etude de dimensionnement d'un Pôle d'Echange Multimodal

## Proposition d'aménagement des abords de la halte

### Synthèse des enjeux :



**3 parcelles mobilisables sur la commune**, pour une surface totale d'environ **14 000 m<sup>2</sup>** (possibilité d'aménager plus de 400 places de stationnement)



**3 scénarios d'aménagement** proposant une organisation différente des parcelles



**Des aménagements et des services** à mettre en place à proximité de la halte **pour répondre aux besoins des usagers** (dépose-minute, sanitaires, consigne-vélos, parking, arrêt de bus...)



**Des aménagements et des liaisons à prévoir** pour faciliter et sécuriser l'accès à la halte **des modes alternatifs à la voiture individuelle** (transports collectifs, marche, vélo, covoiturage, ...)



Une réflexion à mener quant **au rabattement des transports scolaires vers la halte** pour les jeunes qui étudient à **Reims ou à Charleville-Mézières**



**Un coût estimé des aménagements** qui s'élève **entre 1 000 000 € et 2 000 000 €**