

STRUCTURATION DE L'ARMATURE TERRITORIALE

LE POSITIONNEMENT METROPOLITAIN DE LA REGION REMOISE

Le positionnement du bassin rémois

Le bassin rémois avec en son cœur l'agglomération rémoise, est la seule agglomération de plus de 200 000 habitants entre Paris et la métropole lorraine ou entre Dijon et Valenciennes. Bien que Reims n'ait que le statut de sous-préfecture, elle exerce de fait une fonction métropolitaine sur l'Est du Bassin parisien et au sein de la nouvelle région Grand Est.

Au sens géographique, le Bassin parisien est un vaste territoire aux frontières imprécises, occupant la plus grande partie de la France du nord et dans lequel l'influence de Paris est prépondérante.

Au sens institutionnel, le Bassin parisien est un concept lancé en 1992 par la DATAR qui a élaboré dans le « Livre blanc du Bassin parisien » une politique d'aménagement à l'échelle de ce territoire. Le découpage est basé sur les limites géographiques naturelles du bassin, légèrement modifiées. Cet ensemble de couronnes périphériques comprend six régions, dont l'Île de France, ainsi que les départements de l'Yonne et de la Sarthe. Il inclut la Champagne-Ardenne et la Basse-Normandie qui, initialement, n'en faisaient que partiellement partie et ont souhaité y être totalement intégrées.

La tentative de rééquilibrage de la croissance dans le Bassin parisien a été entreprise en 1973 avec la politique des zones d'appui destinées à déconcentrer le trop-plein de la croissance francilienne. Tête de réseau de la zone d'appui nord-champenoise (ZANC), Reims a bénéficié à ce titre de l'implantation de son université et d'équipements structurants. La crise pétrolière, la baisse démographique, la nouvelle politique de décentralisation, mais aussi la création de villes nouvelles comme points de fixation du développement urbain ont coupé court au projet.

En 1990, dans le contexte de la décentralisation, cette demande de rééquilibrage est réapparue, portée par plusieurs villes du Bassin parisien regroupées dans « l'Association des Villes à une heure de Paris » créée à l'initiative du District de Reims.

Devenue « Association des Villes du Grand Bassin parisien » en 1998, elle réunit les 18 principales villes de province situées dans la zone d'influence de la capitale, désireuses d'exploiter tout leur potentiel de développement en bonne intelligence avec la région parisienne mais aussi d'être associées aux réflexions pour l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF). En dépit de ses pouvoirs restreints, celle-ci a réussi à populariser sa démarche en présentant les « villes cathédrales » comme le support d'une véritable politique de déconcentration de la région parisienne. Cet ancrage de l'agglomération rémoise au sein du Bassin parisien fait ressortir par contraste la faiblesse de ses relations avec le Grand Est et, notamment, avec l'ensemble Metz-Nancy.

Ces réflexions ont montré la nécessité de dépasser le strict cadre champardennais : les mobilités et les réalités économiques, urbaines, sociales, environnementales constituent aujourd'hui de nouveaux espaces territoriaux de part et d'autre des limites administratives de la région-capitale.

Le territoire compris entre l'Ile-de-France et les secteurs à faible densité de population de l'Est représente un point d'appui possible pour une métropolisation reposant sur un réseau de villes à taille humaine. C'est l'objet du G10, une association de 10 villes moyennes dont Reims est le pôle d'attraction, qui a pour vocation de mener des politiques communes, sur les questions du logement et de la mobilité par exemple.

Depuis, le positionnement de notre bassin de vie a été renforcé avec le croisement des autoroutes A4 et A26, l'inscrivant sur les axes Paris-Allemagne et Tunnel de la Manche – Suisse - Italie. L'achèvement progressif de l'autoroute A34 vers les Ardennes et la Belgique conforte également cette position carrefour.

Une histoire de flux

Les premiers flux importants entre Paris et Reims remontent à l'époque où les Rois de France se faisaient sacrer en la cathédrale et que la cour s'y transportait pour la durée des festivités. Plus massivement, les relations directes entre les deux villes se sont développées à partir de 1974 avec la création de l'autoroute A4 dont Jean Taittinger, le maire de l'époque, est parvenu à infléchir le tracé pour qu'elle traverse la ville où elle joue le rôle de distributeur urbain. Le TGV Est européen, mis en service en juin 2007, a entraîné à son tour un renouveau des échanges en réduisant considérablement, par le temps gagné, la distance entre Reims et Paris.

En 1990, on comptait 2,5 rémois travaillant en Ile-de-France pour un Francilien exerçant à Reims. En 1999, ce rapport n'est plus que de 1,6. Dans la même période, 106 entreprises ont quitté l'agglomération rémoise pour l'Ile-de-France, dont une seule comptant plus de 20 salariés. Dans le sens inverse, Reims a attiré 108 délocalisations, dont 5 de plus de 20 salariés.

UNE ARMATURE URBAINE STRUCTUREE AROUND DE POLARITES

L'armature urbaine (d'après P. Merlin et F. Choay) est l'ensemble des villes hiérarchisées et de leurs aires d'influence qui assurent dans un territoire donné les fonctions qui nécessitent un minimum de population desservie. La notion d'armature urbaine est très directement liée à deux autres :

- celle de hiérarchie urbaine, qui implique une structuration en différents niveaux et des rapports de complémentarité et de partage des fonctions entre les villes voisines.
- celle de réseau urbain, qui est l'inscription géographique de l'armature urbaine et qui se caractérise par des relations entre les villes et les pôles ;

Un réseau urbain hyper polarisé sur la ville-centre

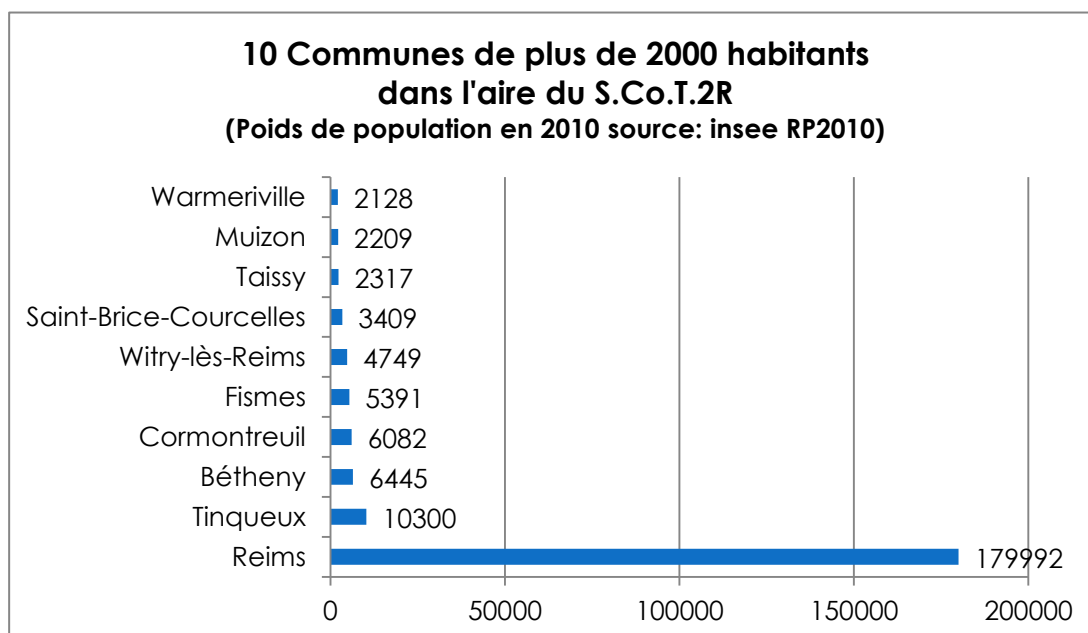
L'armature urbaine de la région rémoise se caractérise par un cœur d'agglomération, coïncidant avec la ville-centre (noyau urbain) et les villes d'agglomération (en périphérie immédiate), autour duquel gravite un réseau de petites villes et de villages plus ou moins empreints au phénomène de périurbanisation.

Cette organisation résulte, d'une part, d'un développement urbain maîtrisé, ayant permis d'obtenir une agglomération compacte (en raison, notamment d'une conquête maîtrisée des franges urbaines) un développement de type radioconcentrique de l'agglomération, et d'autre part, d'un phénomène de polarisation, conditionné par les rapports de partage et de complémentarités des fonctions urbaines entre les villes et les villages.

La ville-centre constitue au sein de l'armature urbaine de la région rémoise une centralité urbaine forte. Par ses fonctions urbaines métropolitaines, Reims a une forte capacité à polariser l'espace dans sa zone d'influence en exerçant un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Le réseau des villes se structure en conséquence avec et autour de la ville-centre.

La ville de Reims regroupe à elle seule plus de 63% de la population du territoire du S.Co.T. et l'agglomération de Reims rassemble près de 76% de la population du territoire (soit 216 527 habitants pour 16 communes). L'agglomération a cette particularité d'avoir englober des territoires ruraux par extension géographique (4 communes de moins de 500 habitants). Cette évolution lui confère une « physionomie multiple » accentuant la polarisation sur les communes urbaines, les bourgs, rassemblant la grande partie de la population.

A l'échelle du territoire (SCoT2R) seules 10 communes comptent plus de 2000 habitants. Ces communes rassemblent 223 022 habitants soit 78,29% de la population du SCoT2R.



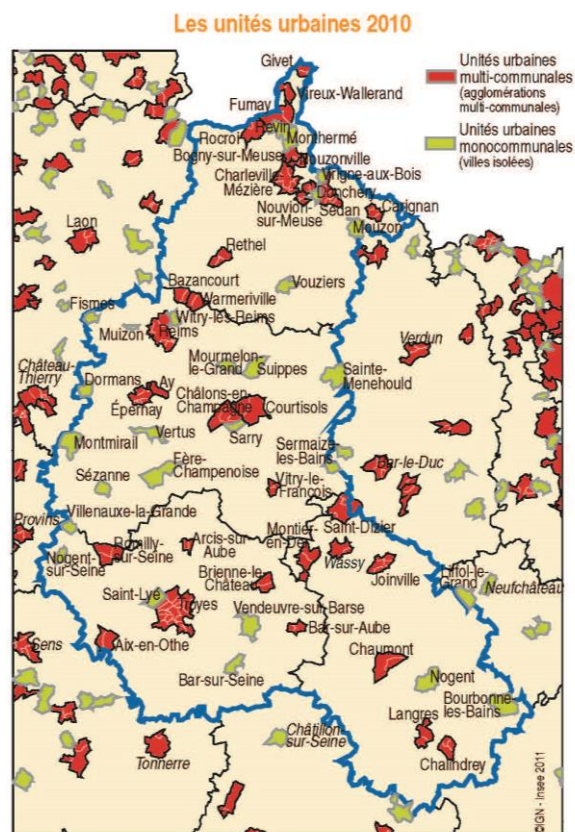
Ces communes se concentrent dans l'aire d'influence immédiate de la ville-centre, en effet, la moitié de ces communes (hors Reims) fait partie de l'agglomération rémoise et 2 communes se situent en périphérie, limitrophe à l'agglomération. Seules 2 communes de plus de 2000 habitants sont en couronne périurbaine.

Hors agglomération, les communes comptant plus de 2000 habitants, constituent ou font partie d'une unité urbaine¹.

Le territoire du S.Co.T. de la région rémoise compte 6 unités urbaines (sur 21 unités urbaines dans le département de la Marne /et 58 en Champagne-Ardenne).

Ces unités urbaines sont dites de type « multi-communales » (agglomérations)

- Reims qui regroupe les communes de Bétheny, Cormontreuil, Reims, St Brice-Courcelles, St Léonard, Taissy et Tinquieux. 208 639 habitants (évol pop - 0,30% ; 2212,5hab/km², densité démo -3,21%)



Source : Insee, recensement de la population 2007

¹ Les unités urbaines (définition INSEE) Une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. Les villes et agglomérations urbaines, désignées aussi sous le terme unique d'unité urbaine, dont la délimitation est fondée sur le seul critère de continuité de l'habitat, peuvent être constituées : de deux ou plusieurs communes, c'est-à-dire d'une ville-centre et de sa banlieue (exceptionnellement de plusieurs villes-centres), sur le territoire desquelles une zone agglomérée contient plus de 2 000 habitants ; une telle unité urbaine porte alors le nom d'agglomération multi-communale. D'une seule commune, dont la population agglomérée compte au moins 2 000 habitants ; une telle commune est dite ville isolée ou plus communément ville

- Bazancourt (Bazancourt : ville-centre + Boult-sur-Suippe (banlieue)) 3603 habitants ; (évol pop +0,82% ; 114,8hab/km², densité démo +9,41%)
- Warmeriville (Warmeriville : ville-centre + Isles-sur-Suippe (banlieue) (2 925 habitants (évol pop+0,33% ; 82,1hab/km² densité démo +3,72%)

Les unités urbaines dites de type « mono-communale » (villes isolées) sont :

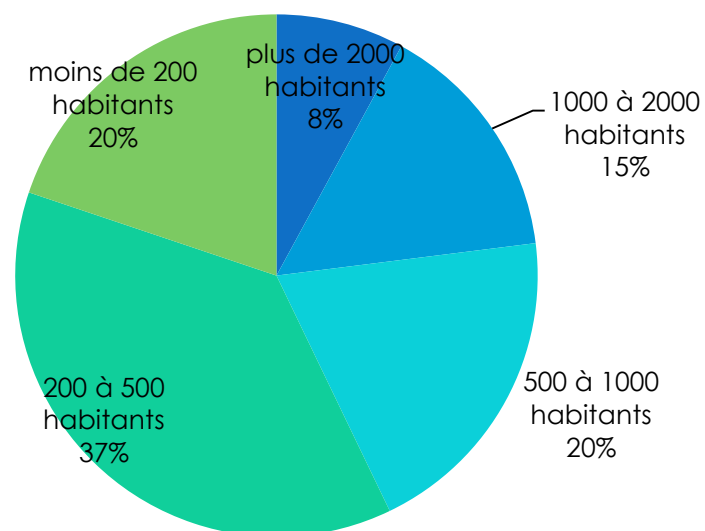
- Fismes, (5 391 habitants, variation annuelle relative de population de 1999 à 2010 : +0,14% ; 321,9hab/km², densité démo +1,60%)
- Witry-les-Reims, (4 749 habitants ; évol pop +0,24% ; 288hab/km², densité démo +2,68%)
- Muizon (2 209 habitants, évol pop -0,54% ; 309hab/km², densité démo -5,76%)

L'armature urbaine rémoise, hors agglomération, est constituée majoritairement d'un tissu de petits bourgs et de villages.

La plupart des communes du S.Co.T. compte moins de 500 habitants. Elles représentent 57% des communes et regroupe près de 6,77% de la population (19 309 habitants). Une bonne part de ces communes sont de très petite taille (sur 72 communes : 47 communes ont entre 200 et 500 habitants et 25 communes ont moins de 200 habitants dont 6 communes ont moins de 100 habitants).

Parmi les autres communes, 15 % ont entre 1000 et 2000 habitants, elles regroupent 26 179 habitants (9% de la population du S.Co.T.). Ces communes comptent en moyenne, 1378 habitants. Quelques-unes ont atteint un poids de population proche de 2000 habitants. Ce sont notamment les communes de Jonchery-sur-Vesle, Bazancourt.

Répartition des communes du S.Co.T.2R selon leur poids de population



Ces communes du S.Co.T. sont réparties sur l'ensemble du territoire et constituent des polarités urbaines plus ou moins structurantes dans un système urbain hiérarchisé.

Un système urbain hiérarchisé, structuré en polarités de plusieurs niveaux

L'armature urbaine est l'ensemble des villes hiérarchisées et de leurs aires d'influence. Elle résulte de la logique de fonctionnement territorial, et cela même depuis l'origine de l'implantation des villes. Elle porte donc une forme d'héritage dans son aspect actuel et dans ses relations entre les villes.

La structuration et la hiérarchie urbaine va dépendre du rôle de chacune des communes et particulièrement des fonctions urbaines exercées.

Outre la fonction urbaine d'habiter, d'autres fonctions individualisent et différencient les villes ou polarités urbaines les unes par rapport aux autres. Ce sont en particulier les fonctions de production de biens ou de prestations de services. Quelle que soit sa taille, aucune ville ne peut satisfaire la totalité des besoins qui s'y expriment ou y naissent par les seules productions qui y sont assurées. Il y a, de ce fait, une spécialisation fonctionnelle des villes. Mesurer la concentration des fonctions urbaines des villes permet d'évaluer leur caractère polarisant, de voir leur position dans la hiérarchie des polarités urbaines et leur inscription géographique au sein de l'armature urbaine au travers des relations entretenues avec les autres villes.

Les communes présentant la plus forte concentration des fonctions urbaines vont avoir la capacité à polariser l'espace situé dans leur zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités.

Sur l'ensemble de l'aire du S.Co.T.2R., outre la ville-centre, les communes présentant ce caractère sont réparties de façon régulière en périphérie. Cette situation indique qu'il n'y a pas d'hypertrophie urbaine de la ville-centre, mais un maillage urbain, à savoir, une organisation des polarités urbaines suivant une forme de partage et de complémentarité des fonctions urbaines.

Parmi les communes présentant la plus grande concentration des fonctions urbaines, on trouve en plus de Reims, les communes de l'unité urbaine comme Cormontreuil, Tinquieux, Saint Brice Courcelles et les communes proches de la ville-centre. Cette situation résulte de la métropolisation qui conduit à une polarisation de l'espace sur la métropole, monopolisant la croissance démographique, le développement économique et détournant les flux, au détriment de l'arrière-pays rural et des petites villes de la région.

Cela engendre sur le plan fonctionnel, la tendance à la concentration des activités de haut niveau (fonctions métropolitaines) et sur le plan spatial, une tendance au regroupement des hommes dans et autour des plus grandes villes ou de la métropole.

Au fur et à mesure de l'éloignement de la ville-centre, la métropolisation est moins marquée. Un phénomène de polarisation des couronnes périurbaines se dessine avec des communes assurant un rôle de relai. Celles-ci ont des fonctions urbaines satisfaisant les besoins de première nécessité de la

population. Ces communes polarisantes se positionnent dans les couronnes périurbaines proches à éloignées de Reims.

Une des particularités du territoire est de voir les polarités périurbaines jalonner les axes principaux de communication (routes et voies ferrées), ceux-ci ayant un rôle déterminant dans leur développement. En effet, suivant l'axe Reims Fismes, il existe les polarités urbaines de Muizon, puis de Jonchery-sur-Vesle. Suivant l'axe Reims- Cormicy : Courcy, Loivre, suivant l'axe de l'A34, les communes de Witry-lès-Reims, Bazancourt. De même suivant l'axe Reims-Chalons, on a les communes de Taissy, Sillery, Val de Vesle...Ces communes situées à proximité de ces grands axes sont bien positionnées. Elles bénéficient d'une bonne accessibilité à la ville-centre par route mais également en transports en commun et offrent une diversité de la gamme de services, d'équipements, de commerces, de logements et attirent par conséquent, population et activités.

Les polarités concentrent d'autant plus les fonctions urbaines et sont d'autant plus polarisantes, qu'elles sont éloignées les unes des autres. L'influence locale d'une polarité est proportionnelle à son poids et dépend de la distance qui la sépare d'une autre polarité. Ce phénomène entraîne l'émergence de sous-bassins de vie structurés par chacune des polarités ou plusieurs polarités proches. Ce fait est particulièrement marqué pour la ville de Fismes, dont l'indice de concentration des fonctions urbaines est comparable à celui de polarités urbaines proches de la ville-centre comme la ville de Witry-lès-Reims. Son poids et son influence locale sont liés à la distance qui la sépare de la ville-centre. Son rayonnement est tel qu'il n'y a pas de polarités équivalentes proches.

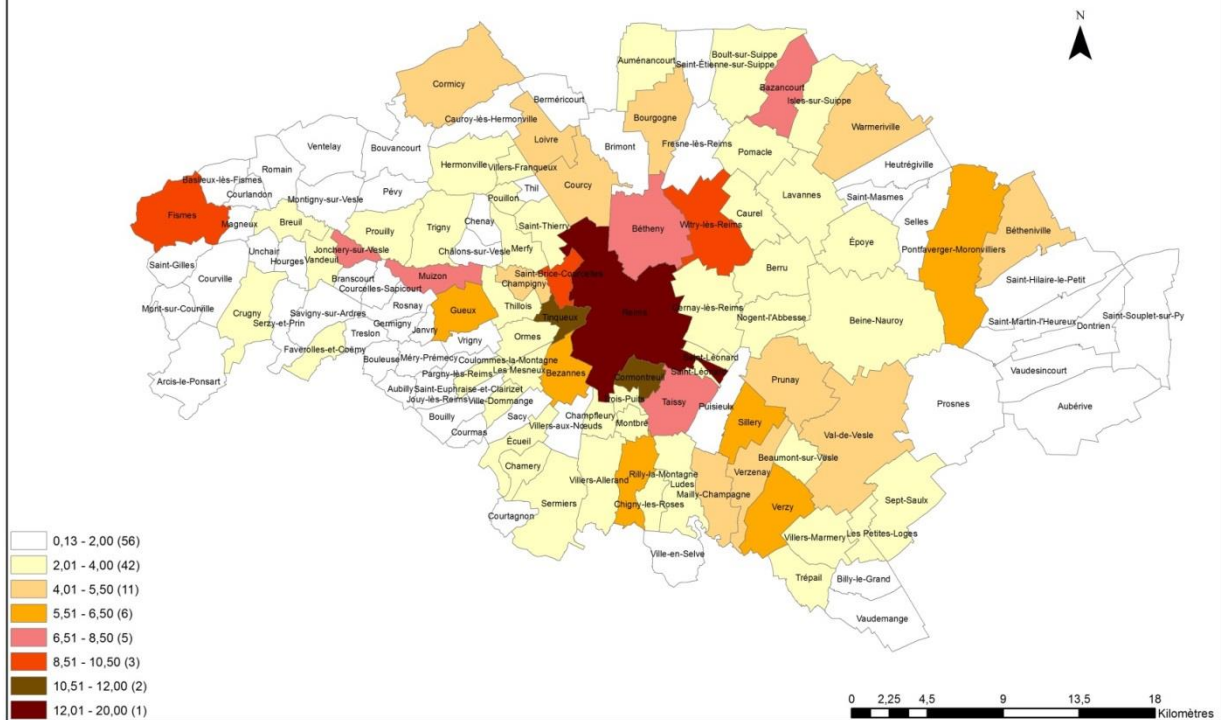
On peut observer une structuration en sous-bassin de vie organisé par plusieurs polarités proches, notamment, dans la vallée de la Suippe, Les communes forment une conurbation au Nord du territoire correspondant aux unités urbaines de Bazancourt et Warmeriville (apparues entre 1999 et 2010). (une organisation en réseau multipolaire).

Cette armature urbaine peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- l'héritage du passé pour les villes des vallées de la Vesle, de la Suippe,
- mais aussi la situation d'éloignement de la ville-centre, permettant l'extension de l'aire d'influence de ces polarités et contribuant à leur renforcement,
- l'organisation de ces communes en intercommunalités dont les actions en matière d'aménagement ont porté leur fruit.

Le territoire ne présente pas de signe de fragmentation urbaine (forme de désolidarisation de la ville) Chaque commune est desservie ou est à proximité d'un axe de communication majeur (temps d'accès maximum de 25 minutes) ramenant la ville-centre au plus à 45 minutes. Il n'existe pas de zones urbaines délaissées ou isolées. Les communes ayant un indice de concentration des fonctions urbaines faibles qui constituent la grande majorité, assurent essentiellement une fonction résidentielle. Elles se situent dans l'aire d'influence de polarités urbaines peu éloignées grâce à un maillage urbain efficace. Certaines sont parfois tournées vers un autre bassin de vie limitrophe comme les communes situées dans le Tardenois par exemple.

Indice de concentration des fonctions urbaines des communes du S.Co.T. de la région de Reims

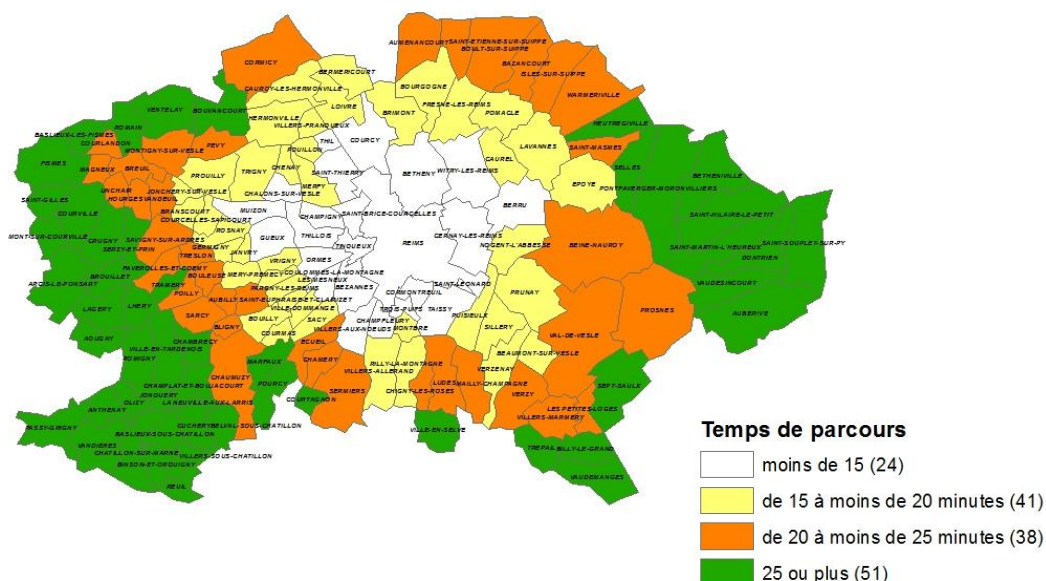


Une armature multipolaire structurée en 5 niveaux

La typologie qualifie hiérarchiquement les communes suivant leur rôle, en tant que pôle urbain, et en fonction de l'espace dans lequel elles s'inscrivent.

Le facteur d'éloignement du cœur de métropole, exprimé en temps d'accès à Reims, permet de caractériser le type d'espace dans lequel s'inscrivent les polarités urbaines et d'appréhender leur degré d'autonomie par rapport au cœur de métropole. Suivant ce temps sont définies les 4 couronnes périurbaines.

Accessibilité routière à Reims des communes du S.Co.T.



La définition de la typologie urbaine repose sur le croisement de l'indice de concentration des fonctions urbaines et le facteur d'éloignement.

Les communes du territoire du S.Co.T. sont classées en 20 catégories, suivant 6 types de polarités urbaines et en fonction de leur appartenance à un type d'espace.

La ville-centre, centre métropolitain

Elle concentre les fonctions urbaines, en tant que cœur de métropole. Elle constitue la ville de référence.

Le pôle d'agglomération

On a deux types de pôle urbain : principal ou secondaire. Situés dans l'unité urbaine rémoise, le caractère principal ou secondaire tient à l'indice de concentration des fonctions urbaines et particulièrement à leurs fonctions socio-économiques, de services et d'équipements.

- Les pôles principaux d'agglomération : Tinquieux, Cormontreuil, Saint-Brice-Courcelles cumulent le meilleur indice de concentration des fonctions urbaines. Le poids démographique, l'offre de logement notamment la diversité, le nombre d'emplois et d'établissements économiques ainsi que l'offre de services et d'équipements : en commerces, services aux particuliers. Tous cumulés ces éléments sont déterminants et leur confèrent un rôle majeur au sein de l'agglomération. Ces communes participent dans leur fonction au rayonnement métropolitain.
- Les pôles secondaires d'agglomération : Bétheny, Taissy et Bezannes ont un rôle de polarités urbaines secondaires majeures, avec toutefois des points forts différenciés. Bétheny, a des fonctions socio-économiques et de services et d'équipements supérieures. Comparativement, Taissy a pour points forts ses fonctions socio-économiques, son positionnement dans le système de déplacements et dans une moindre mesure, celles de services et équipements. Bezannes a ce rôle de pôle secondaire essentiellement, pour sa

fonction socio-économique et en tant que pôle d'échange d'échelle métropolitaine avec la gare TGV.

Les pôles périurbains

Au fur et à mesure de l'éloignement de la ville-centre, les communes sont positionnées suivant quatre types de couronnes périurbaines définies suivant le temps d'accès moyen à Reims.

Witry-lès-Reims, pôle principal périurbain, limitrophe à l'agglomération : Particulièrement bien positionnée dans le système de déplacements, la commune de Witry-lès-Reims, constitue un pôle principal dont les fonctions urbaines socio-économiques sont comparables à celle de Saint Brice Courcelles. La différence tient à l'indice d'équipements et de services et notamment à la part de commerces, et de services d'action sociale.

Les bourgs

Deux types de bourgs : les bourgs centres et les bourgs d'appui

Les bourgs-centres

Les communes ainsi qualifiées ont des fonctions urbaines polarisantes caractérisées par un indice de concentration des fonctions urbaines élevé en zone périurbaine (de 5,51 à 8,50). Leur zone d'influence s'étend sur les communes proches.

Ce sont des communes de plus de 1000 habitants (dont le poids de population varie de 1039 à 5391 habitants (Rilly/Fismes) comptant un nombre de logements supérieur à 478 et inférieur à 2327 (Rilly/Fismes) disposant d'un parc de logements collectifs (compris entre 5,5% et 23,95% Jonchery/Fismes) et d'une part de logements HLM (de 3,78% à 32,65% (Rilly/Fismes). Leurs fonctions urbaines économiques sont développées avec un nombre d'emplois au lieu de travail supérieur à 447 (de 447 à 1892) et plus de 119 établissements actifs (119 à 383)

Ces communes présentent une offre de services et d'équipements diversifiée et complète (services aux particuliers, commerces notamment de proximité, établissements d'enseignement, de services et équipements de santé, sportifs ou de loisirs...) à même de répondre aux besoins quotidiens des habitants et offrant un cadre de vie de qualité.

Bien positionnées géographiquement, elles présentent une bonne accessibilité à la ville-centre par proximité de grands axes, et bénéficient d'une bonne desserte en transports en commun (fréquence de passage TC). La desserte par une gare ferroviaire est un facteur valorisant.

Les bourgs d'appui

Leur niveau d'équipement est en deçà de celles des bourgs-centres ou des polarités de rang supérieur, et couvre les besoins de services et d'équipements de manière incomplète, en complémentarité de l'offre située dans une polarité urbaine² proche.

² La définition des polarités urbaines à l'échelle du S.Co.T2R a été effectuée à partir du calcul d'un indice synthétique de concentration des fonctions urbaines. Les fonctions urbaines prises en considération sont celles qui peuvent conditionner l'attractivité des communes pour les habitants. Elles recouvrent :
- la fonction d'habiter avec la prise en considération du nombre de logements mais aussi de la diversité de l'offre avec notamment la part de logements collectifs, de logements sociaux (HLM)
- la fonction d'employer, au travers le nombre d'emploi et le nombre d'établissement d'activité existant sur la commune.
- la fonction de production de biens et de prestations de services, au travers l'offre en matière d'équipements : d'enseignement, sportifs de loisirs, de structure d'accueil..., de services publics ou généraux, de santé..., de commerces de quotidienneté..., mais également en matière d'offre de transport en commun, d'accessibilité.

Les communes

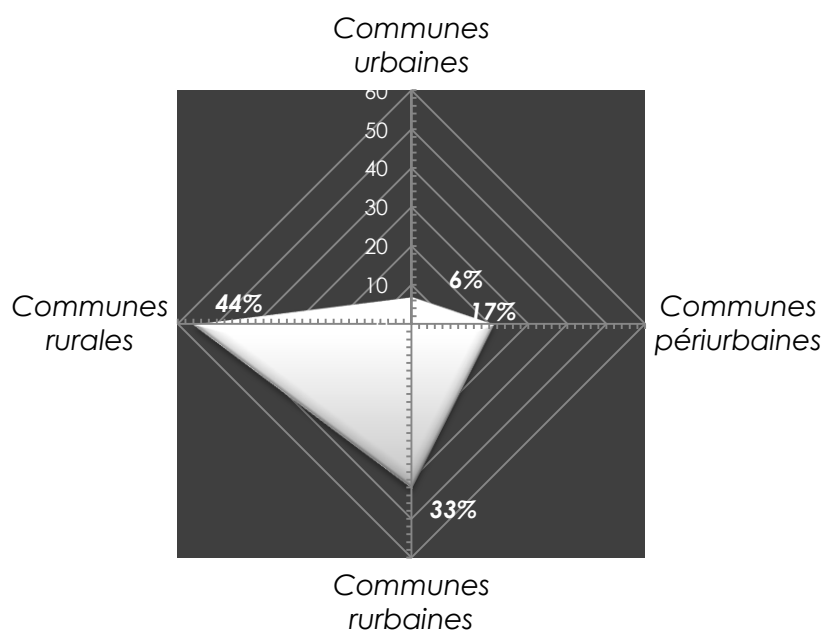
Ces communes peu polarisantes, ont une fonction urbaine principale d'habiter.

Les communes urbaines

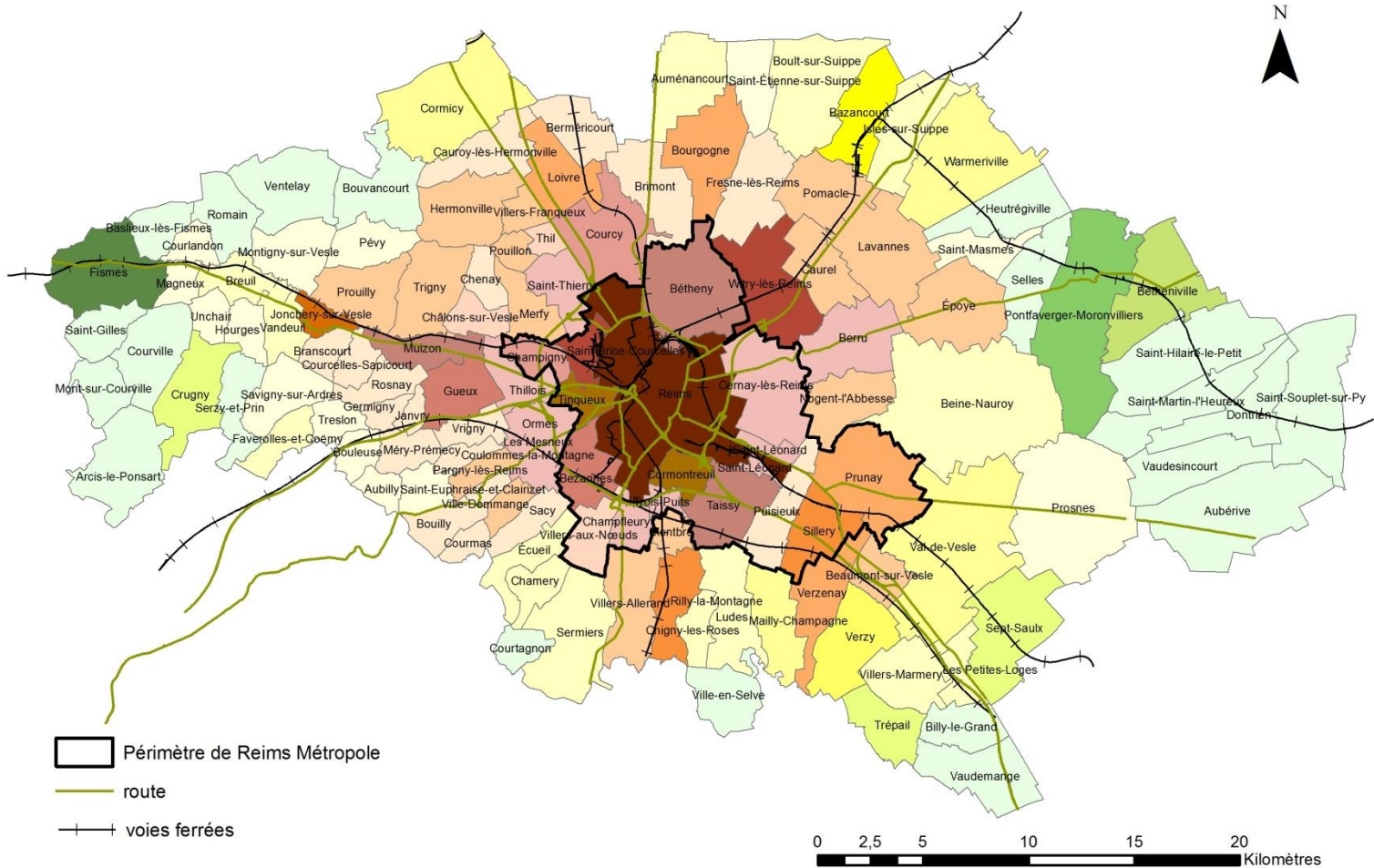
Elles correspondent aux communes pouvant être qualifiées de urbaines. Ces communes pourraient muter sous l'influence de polarités urbaines proches. Cette hypothèse est d'autant plus probable, pour les communes situées en couronne urbaine ou périurbaine proche de la ville-centre.

Les communes rurales

Ces communes qualifiées de rurales ont une concentration des fonctions urbaines faibles et ont une fonction résidentielle quasiment unique. Eloignée des polarités urbaines elles présentent un caractère rural fort.



Typologie urbaine des communes du S.Co.T. de la région de Reims



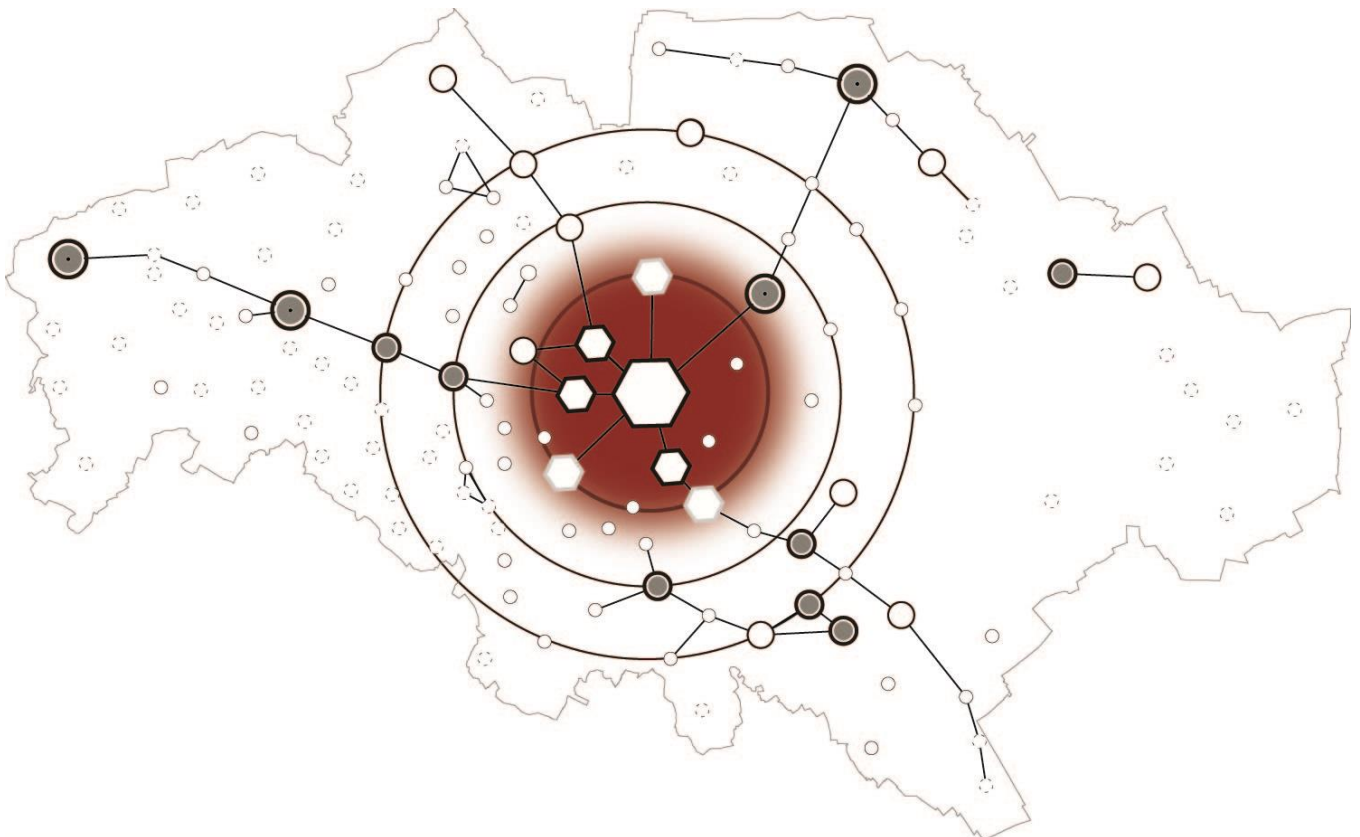
Communes	Centre Métropolitain	Pôle d'agglomération	COURONNES			
			1 - périurbaine limitrophe	2 - périurbaine proche	3 - périurbaine intermédiaire	4 - périurbaine éloignée
<i>ville-centre</i>	12,01 - 20,00					
<i>pôle principal</i>		10,51 - 12,00				
		8,51 - 10,50				
<i>pôle secondaire ou bourg-centre</i>			6,51 - 8,50	6,51 - 8,50	6,51 - 8,50	6,51 - 10,50
			5,51 - 6,50	5,51 - 6,50	5,51 - 6,50	5,51 - 6,50
<i>bourg d'appui</i>			4,01 - 5,50	4,01 - 5,50	4,01 - 5,50	4,01 - 5,50
<i>rurbaine rurale</i>			2,01 - 4,00	2,01 - 4,00	2,01 - 4,00	2,01 - 4,00
			0,91 - 2,00	0,35 - 2,00	0,30 - 2,00	0,13 - 2,00

Classement des communes suivant leur typologie urbaine :

APPROCHE SPATIALE								
APPROCHE FONCTIONNELLE	communes	centre métropolitain	pôle urbain d'agglomération		Couronnes			
	ville-centre	Reims			1 - périurbaine limitrophe	2 - périurbaine proche	3 - périurbaine intermédiaire	4 - périurbaine éloignée
	pôle principal		Cormontreuil, Tinquex St Brice-Courcelles	Witry-lès-Reims				Fismes
	pôle secondaire ou bourg-centre		Bétheny, Taissy, Bezannes		Jonchery-sur-Vesle	Bazancourt		
	bourg d'appui			Muizon, Gueux	Sillery, Rilly-la-Montagne	Verzy		Pontfaverger-Moronvilliers
				Champigny, Courcy	Verzenay, Loivre, Prunay, Bourgogne	Warmeriville, Val-de-Vesle, Cormicy, Mally-Champagne		Béthenyville
	commune rurale			Champfleury	Hermonville	Ludes		Sept-Saulx
				Les Mesneux	Villers-Allerand	Villers-Marmery		Trépail
				Saint-Thierry	Beaumont-sur-Vesle	Beine-Nauroy		Crugny
				Cernay-lès-Reims	Pouillon	Boult-sur-Suippe		
				Ormes	Ville-Dommange	Isles-sur-Suippe		
				Thillois	Nogent-l'Abbesse	Chigny-les-Roses		
				Berru	Prouilly	Les Petites-Loges		
				Saint-Léonard	Caurel	Chamery		
				Trois-Puits	Merfy	Sermiers		
					Pargny-lès-Reims	Auménancourt		
					Époye	Faverolles-et-Coëmy		
					Montbré	Écueil		
					Lavannes	Breuil		
					Villers-Franqueux	Vandeuil		
					Trigny			
					Pomacle			
	commune rurale			Thil	Puisieux	Courlandon		Ville-en-Selve
				Villers-aux-Noeuds	Sacy	Saint-Masmes		Vaudemange
				Châlons-sur-Vesle	Fresne-lès-Reims	Montigny-sur-Vesle		Heutréguville
					Cauroy-lès-Hermonville	Magneux		Arcis-le-Ponsart
					Brimont	Savigny-sur-Ardres		Selles
					Rosnay	Prosnes		Dontrien
					Vrigny	Pévy		Serzy-et-Prin
					Chenay	Saint-Euphraise-et-Clairizet		Courville
					Jouy-lès-Reims	Saint-Étienne-sur-Suippe		Saint-Hilaire-le-Petit
					Coulommes-la-Montagne	Unchair		Ventelay
					Germigny	Hourges		Aubéville
					Courcelles-Sapicourt	Treslon		Baslieux-lès-Fismes
					Courmas	Bouleuse		Romain
					Janvry	Aubilly		Saint-Souplet-sur-Py
					Bouilly			Billy-le-Grand
					Branscourt			Vaudescourt
					Berméricourt			Saint-Gilles
					Méry-Prémecy			Bouvancourt
								Mont-sur-Courville
								Saint-Martin-l'Heureux
								Courtagnon

Modélisation de l'armature urbaine du territoire du S.Co.T.2R


La modélisation de l'armature urbaine proposée résulte de l'analyse multicritères réalisée. Elle présente une hiérarchie urbaine ainsi que l'organisation en réseau, révélant une structuration en différents niveaux, liée à des rapports de complémentarité et de partage des fonctions urbaines entre communes.



Hiérarchie urbaine

-  Ville- centre
-  Pôle principal d'agglomération
-  Pôle secondaire d'agglomération
-  Bourg-centre principal
-  Bourg-centre
-  Bourg d'appui
-  Commune ruraine
-  Commune rurale

Réseau urbain

-  Maillage interurbain
-  Maillage de proximité
-  Centralité métropolitaine
-  Franges urbaines
-  Rayonnement

Un développement territorial au bénéfice des communes périurbaines, marqué par la rurbanisation

L'expansion de l'aire urbaine de Reims

Entre 1999 et 2010 l'aire urbaine de Reims s'est étendue. A l'échelle régionale, l'aire urbaine* de Reims est celle qui a gagné le plus d'habitants (+ 23 800 habitants) par extension, rapportée à la population totale de l'aire. Reims combine des effets d'extension et de densification de l'aire urbaine. La population de l'aire urbaine de Reims est passée de 286 900 en 1999 à 313 800 en 2008, soit un gain de 26 900 habitants. Cette évolution s'explique pour les neuf dixièmes par l'extension de l'aire urbaine et pour un dixième par l'apport de nouveaux habitants dans les communes de la couronne sous influence du pôle rémois en 2010.

L'influence du pôle rémois couvrant 238 communes, s'étend aujourd'hui sur 36 communes ardennaises (15 de plus qu'en 1999) et sur 67 communes picardes (38 de plus qu'en 1999). En 2008, dans ces deux extensions, respectivement 700 et 600 actifs de plus qu'en 1999 se rendent chaque jour dans le pôle d'emploi de Reims pour travailler.

L'extension de l'aire urbaine rémoise s'est stabilisée au nord mais gagne vers l'est et l'ouest. C'est donc en toute logique que l'aire urbaine de Reims s'est étendue sur la frange axonnaise. En 1999, l'extension correspondait approximativement au canton de Neufchâtel-sur-Aisne. Lors de cette dernière décennie, le gain s'est réalisé sur les cantons de Craonne et surtout sur la moitié de celui de Braine. L'aire urbaine rémoise a désormais deux points de contact avec celle de Laon.

Cette extension par cercles concentriques, conforte les phénomènes de périurbanisation du pôle rémois sur des territoires de plus en plus éloignés, jusqu'à 40 minutes par la route, avec en corollaire la croissance des déplacements domicile-travail.

*Définition Insee : « Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. » source : Insee Flash Champagne-Ardenne n°138 –octobre 2011.

Un développement des communes périurbaines et une rurbanisation croissante

Depuis 1999, les villes périurbaines se sont renforcées au détriment de la ville-centre et le phénomène de rurbanisation de la région rémoise s'est développé.

Globalement, le taux d'urbanisation du territoire rémois a diminué depuis 1999. Ce taux était de 78,8%. (6890 habitants en ville de moins par rapport à 1999). Cette baisse s'explique en partie par la perte de population de la ville-centre. Celle-ci a enregistré la plus forte perte démographique (-7189 habitants).

Au sein de l'agglomération, les évolutions sont différenciées. Certaines communes de l'agglomération que sont Cormontreuil (-320 habitants), Saint-Brice-Courcelles (-119 habitants), Taissy (-35 habitants) ont également perdu de la population. En revanche, les villes de Bétheny (+508

habitants), Tinquex (+221 habitants), les plus peuplées, ont largement gagné en poids de population.

La tendance observée est au renforcement du poids démographique de certaines villes d'agglomération, mais également de villes de couronnes périurbaines (Witry-lès-Reims, Fismes), et à l'amplification du phénomène de rurbanisation, à savoir : le développement de villages, situés à proximité des villes dont ils constituent des banlieues telle que Champigny par exemple.

En effet, certaines communes ont atteint un poids de population proche de 2000 habitants. Compte tenu de leurs évolutions démographiques, elles pourraient atteindre ce seuil dans les années à venir. Ce sont notamment les communes de Bazancourt (1958 habitants en 2010), de Jonchery-sur-Vesle (1970 habitants en 2010).

Parallèlement, des communes de plus de 1000 habitants telle que Cormicy (+ 353 habitants), Boulton-sur-Suippe (+ 293 habitants), Pontfaverger-Moronvilliers ((+ 194 habitants), Gueux (+ 140 habitants) progressent de manière notable en poids de population (+8,7% de 1999 à 2010).

LES ENJEUX TERRITORIAUX

Comment limiter l'étalement urbain ?

- Doit-on réinvestir les friches ?
- Doit-on privilégier les dents creuses pour construire dans le tissu urbain ?
- Doit-on mener une politique de conversion d'espaces abandonnés ?

Doit-on définir des densités minimales ?

- Doit-on imposer pour les secteurs ouverts à l'urbanisation des densités minimales à respecter ?
- Doit-on sectoriser et/ou ventiler des densités au sein du SCoT (à quelles échelles) ?
- Quelles formes urbaines privilégiées afin d'augmenter la densité réelle tout en conservant une densité perçue modérée ?

Comment pérenniser les espaces agricoles ?

- L'agriculture porteuse d'innovation et d'emplois
- Pour la ressource agronomique
- Pour la structure des paysages et les continuités écologiques
- notamment par l'inscription du potentiel de développement viticole (AOC)

Comment pérenniser les espaces naturels et forestiers ?

- Comment valoriser le patrimoine naturel et agricole (intégration dans le bâti existant ...) ?
- Comment gérer, exploiter et protéger la ressource naturelle ?
- Comment intégrer la Trame verte et Bleue ?
- Doit-on définir des secteurs « sensibles » où l'ouverture à l'urbanisation est contrainte par des règles strictes de respects environnementaux ?

Comment équilibrer les stratégies foncières s'appuyant sur l'armature spatiale (secteurs desservis et maillage du territoire ...) ?

- Doit-on limiter l'ouverture à l'urbanisation aux seuls pôles urbains et périurbains ?
- Doit-on s'appuyer sur les contrats d'axes pour toute nouvelle ouverture à l'urbanisation ?
- Comment rechercher une cohérence entre les consommations foncières et l'obligation de qualité paysagère des aménagements et des constructions (végétalisation, noues, parking) ?
- Comment organiser le développement pour une modération de la consommation de l'espace ?
- Sur quelle armature urbaine articuler le développement territorial de demain ? Faut-il consolider l'armature urbaine actuelle ? Ou en définir une nouvelle ?
- Le choix de la polarisation et du maillage contribue-t-il à une modération de la consommation des espaces ?
- Faut-il obligatoirement articuler habitat/activités et transports ?
- Faut-il développer les réseaux urbains et le maillage territorial ? Quelle complémentarité entre les bassins ou micro bassins de vie ?

La méthodologie utilisée

Définition des polarités urbaines - Méthodologie :

L'**indice synthétique de concentration des fonctions urbaines** résulte de l'addition des 3 indices de grandeur socio-économique, d'équipement et de services, de positionnement, calculés pour chaque commune (après pondération éventuelle). Cet indice se traduit par une note sur 20 attribuée à chaque commune. Le classement final des communes dépend de la note obtenue.



Dans le calcul, le choix a été fait d'attribuer un plus grand poids à l'indice d'équipement et de services, (50% à la note) dans la mesure où, cet indice couvre un grand nombre de variables caractérisant la quantité mais aussi la diversité de l'offre d'équipements et de services, à même de répondre à l'ensemble des besoins des habitants. Dans le choix des variables, l'objectif a été également de considérer la rareté permettant de différencier l'offre et d'accentuer le caractère attractif de certaines communes. Un coefficient correspondant a été attribué suivant ce critère.

L'indice de grandeurs socio-économiques compte pour 30% de la note. Les variables retenues sont quantitatives en reprenant le poids de population le nombre d'emplois, d'établissements, de logements, mais également qualitatives pour la diversité de l'offre de logement.

L'indice de positionnement compte pour 20% de la note. Cet indice permet de différencier les communes suivant la qualité de desserte et l'accessibilité à la ville-centre. La présence d'une gare ferroviaire contribue fortement à la valeur de la note.

Les variables de l'analyse multicritère : Chaque commune se voit attribuer un nombre de point pour chaque variable. Un coefficient s'applique pour certaines variables.

Indice d'équipement et de services	Variables (49)	Coef	Nature de l'indicateur	Note	sources
Services publics et Services généraux	Gendarmerie, trésorerie, bureau ou agence postale, relai poste commerçant, banque, vétérinaire, restaurant, agence immobilière (9)	3	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
Commerces	Hypermarché, supermarché (2)	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
	Supérette (1)	3	4 tranches d'effectifs	0-5-10-15	insee BPE 2012
	Commerces alimentaires : épicerie, boulangerie, boucherie (3)	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
Etablissement d'enseignement	maternelle, élémentaire (2)	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
	Collège, lycées (Lycée d'enseignement général et/ou technologique; professionnel; technique et/ou professionnel agricole) (4)	3	4 tranches d'effectifs	0-5-10-15	insee BPE 2012
	Supérieur : Technicien supérieur et classe prépa aux grandes écoles ; Formation Santé ; Commerce ; Centre de formation d'apprentis (4)	3	4 tranches d'effectifs	0-5-10-15	insee BPE 2012
Santé	médecin généraliste, dentiste, infirmier, kinésithérapeute (4)	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
	pédicure-podologue (1)	1	4 tranches d'effectifs	0-5-10-15	insee BPE 2012
	Spécialistes : ophtalmologie, sage-femme, orthophoniste (3)	3	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
	Laboratoire d'analyse médicale, pharmacie (2)	3	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
Action sociale	Hébergement : personnes âgées, handicapés enfants et adultes, accueil petite enfance, travail protégé (4)	3	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012
Equipements de ports, culture et loisirs	Piscine, centre équestre, terrains ou salle de sports... (10)	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	insee BPE 2012

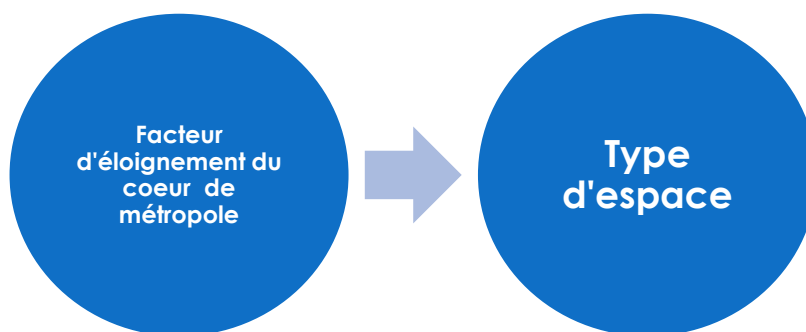
Indice de positionnement	Variables (3)	Coef	Nature de l'indicateur	Point	sources
	Présence d'une gare dans la commune	3	oui/non	0/20	AUDRR
	Desserte en Transport en Commun routier (Fréquence de passage des TC)	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	AUDRR
	Distance d'accès au grand axe routier le plus proche	1	5 tranches d'effectifs	0-5-10-15-20	AUDRR

Indice socio-économique	Variabes (6)	Coef.	Nature de l'indicateur	Note	sources
Population	Effectif total	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
Logement	Parc de logements	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
	Part des logements collectifs	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
	Part des logements HLM	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
Emploi	Nombre d'emploi (au lieu de travail)	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010
Activité	Nombre d'établissements actifs	3	20 tranches d'effectifs	0 à 20	insee RGP 2010

Définition des types d'espaces

A partir de « l'indice d'accessibilité » ou « facteur d'éloignement du cœur de Métropole », il s'agit de prendre en compte le temps moyen d'accès en automobile à Reims en minutes. Chaque commune se voit attribuer un indice d'accessibilité correspondant à ce temps de parcours. Le choix a été de reprendre le découpage en couronnes périurbaines effectué par l'Insee issu de l'étude de la périurbanisation au sein du S.Co.T. de la Région rémoise (janvier 2013).

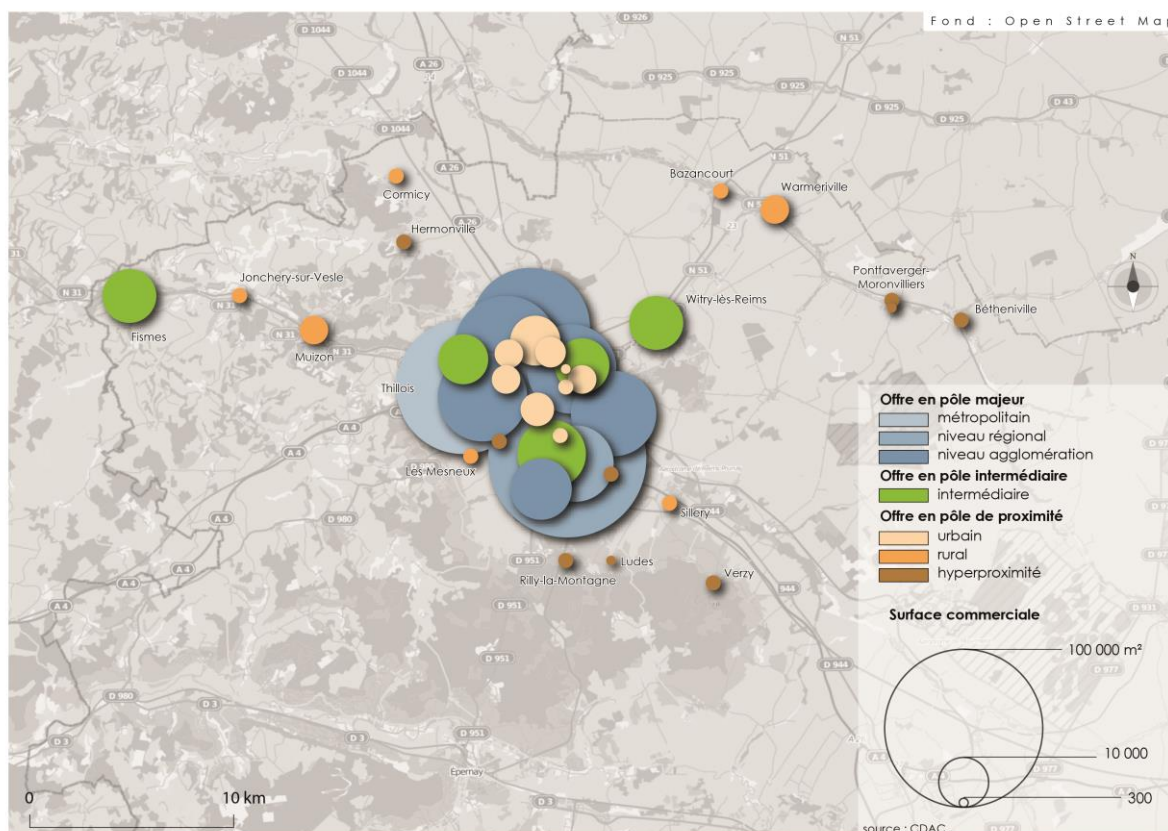
Cartographié, cet indice permet de définir plusieurs types d'espaces suivant ce temps de parcours et d'identifier les couronnes urbaines.



En croisant l'indice de concentration des fonctions urbaines et le facteur d'éloignement, on parvient à une typologie urbaine des communes. Cette typologie qualifie hiérarchiquement les communes en fonction de l'espace dans lequel elles s'inscrivent.

L'offre en pôles majeurs

L'offre commerciale du bassin rémois se décline en 3 niveaux : l'offre commerciale majeure, l'offre commerciale intermédiaire et l'offre commerciale de proximité



Un pôle majeur de niveau métropolitain

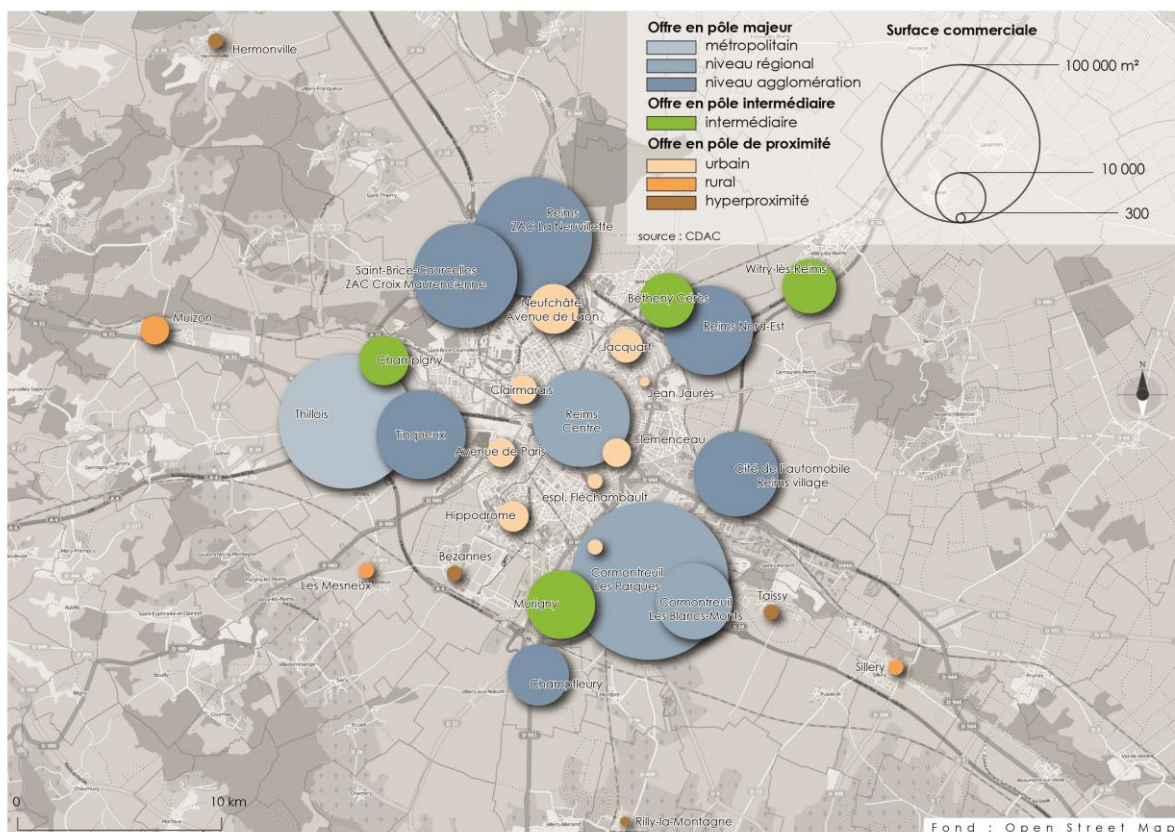
Offre à caractère spécifique qui repose sur des concepts ou enseignes à caractère unique à l'échelle de l'aire métropolitaine. La fréquentation de cette offre est occasionnelle, voire exceptionnelle. Elle correspond à une offre spécialisée à forte attractivité. Zone Commerciale Champéa, Maison +

7 pôles majeurs de niveaux régional et d'agglomération

Disposant d'une offre diversifiée, avec de la profondeur de gamme, généralement portée par une locomotive alimentaire de type hypermarché et par une ou plusieurs enseignes nationales, ces pôles présentent un choix large, concurrentiel, avec des alternatives pour le consommateur sur un même type de produits. Les enseignes spécialisées ayant un besoin d'une zone de chalandise large pour leurs activités sont situées dans ces pôles. Ils répondent à des achats ponctuels, spécialisés souvent effectués à un rythme mensuel, excepté en alimentation où la consommation en hypermarché relève davantage d'un rythme hebdomadaire.

A partir de cette définition, 2 niveaux de pôles majeurs structurants peuvent être définis selon la diversité de l'offre commerciale, le niveau de rayonnement et/ou le niveau d'activité.

- **Pôle structurant régional (2)** : Dispose d'une surface de vente de + de 35 000 m² et exerce un rayonnement à une échelle large avec une vocation shopping. Centre-ville et Cormontreuil
- **Pôle majeur d'agglomération(6)** : Dispose d'une surface de vente de + 20 000 m² et exerce une influence à l'échelle du bassin rémois et bien au-delà. Présence d'hypermarchés et de grandes surfaces spécialisées. ZAC La Neuville, ZAC la Croix Maurencienne, ZAC Reims Nord Est (Carrefour/Netto/Bricodépôt,...), ZAC Tinquieux (Carrefour/ aldi,...) /Champfleury, Reims Village.



L'offre en pôle intermédiaire

Composés d'une moyenne surface alimentaire et/ou d'une offre de proximité en commerce traditionnel et services, les pôles intermédiaires ont une fonction de desserte locale, à l'échelle communale et/ou intercommunale, pour des fréquences d'achats hebdomadaires voir quotidiennement pour les commerces alimentaires. Pôle commercial de plus de 5 000 m² SHON dont une GS non alimentaire de plus de 500 m². Murigny, Bétheny, Fismes, Witry-Lès-Reims, Champigny

L'offre en pôle de proximité

Regroupement de commerces traditionnels, parfois portés par une supérette alimentaire (+/- 300 m²), ces pôles répondent aux achats quotidiens et de grande proximité, qu'ils assurent à l'échelle d'une commune ou d'un quartier. Concentration à minima de 3 commerces de proximité dans le

tissu urbain ou rural avec ou sans locomotive alimentaire avec un rayonnement à l'échelle d'un quartier ou d'une commune. Fréquence d'achat quotidienne.

17 pôles de proximité

- A l'échelle urbaine, les pôles de proximité sont au nombre de 10 : Laon-Neufchâtel/Clairmarais-Courcelles/Jacquart/Clémenceau/Avenue de Paris/Hippodrome/Esplanade Fléchambault/Place des Argonautes/Avenue Jean-Jaurès/Avenue d'Épernay-Courlancy
- A l'échelle périurbaine et rurale, les pôles de proximité sont au nombre de 7 : Warmeriville/Jonchery sur Vesle/Sillery/Les Mesneux/Cormicy/Bazancourt/Muizon

12 pôles d'hyper-proximité

Ce type de pôle dispose d'au moins 3 unités marchandes destinées à la satisfaction des besoins de quotidienneté : Verzy/ Taissy / Bétheniville /Châtillons sur Marne/Rilly la Montagne/ Verzenay/ Hermonville/Pontfaverger-Moronvilliers/Ville en Tardenois/ Bourgogne/ Gueux/Bezannes

LES ENJEUX TERRITORIAUX

La géographie de l'offre commerciale du bassin rémois et son développement ont des impacts importants et durables sur le fonctionnement du territoire. Elle soulève des enjeux d'équilibre territorial, de maintien de l'attractivité des centralités urbaines, de gestion des flux de déplacements, d'optimisation foncière et de qualité des projets commerciaux. L'importance des autorisations d'exploitation commerciale délivrées au cours des dernières années peut poser question. En effet, les mutations en cours, avec notamment l'essor du e-commerce, des drives, le retour de la proximité ou encore l'émergence de nouveaux circuits de distribution, ne seront pas sans effet sur le secteur.

LES ENJEUX TERRITORIAUX

Comment renforcer / maintenir l'attractivité commerciale ?

- **Comment réfléchir à une armature/maillage commercial ?**
- **Comment favoriser une meilleure qualité intrinsèque des projets commerciaux (insertion environnementale et paysagère) en cohérence avec l'armature urbaine ?**
- **Quelle qualité du bâti et des aménagements ?**
- **Comment anticiper la mutation des sites commerciaux voire les éventuelles friches commerciales ?**
- **Faut-il engager un programme de requalification, de redynamisation des pôles commerciaux arrivés à maturité, fragiles et/ou obsolètes et des friches existantes ?**

Quel équilibre et quelle régulation de l'offre commerciale en termes d'implantation ?

- **Comment éviter les concurrences de territoire ?**
- **Comment favoriser une armature commerciale multipolaire ?**
- **Comment éviter l'hypertrophie de certaines polarités commerciales, de permettre le rééquilibrage des territoires sous-équipés ?**

Comment maintenir un équilibre entre offre métropolitaine et de proximité ?

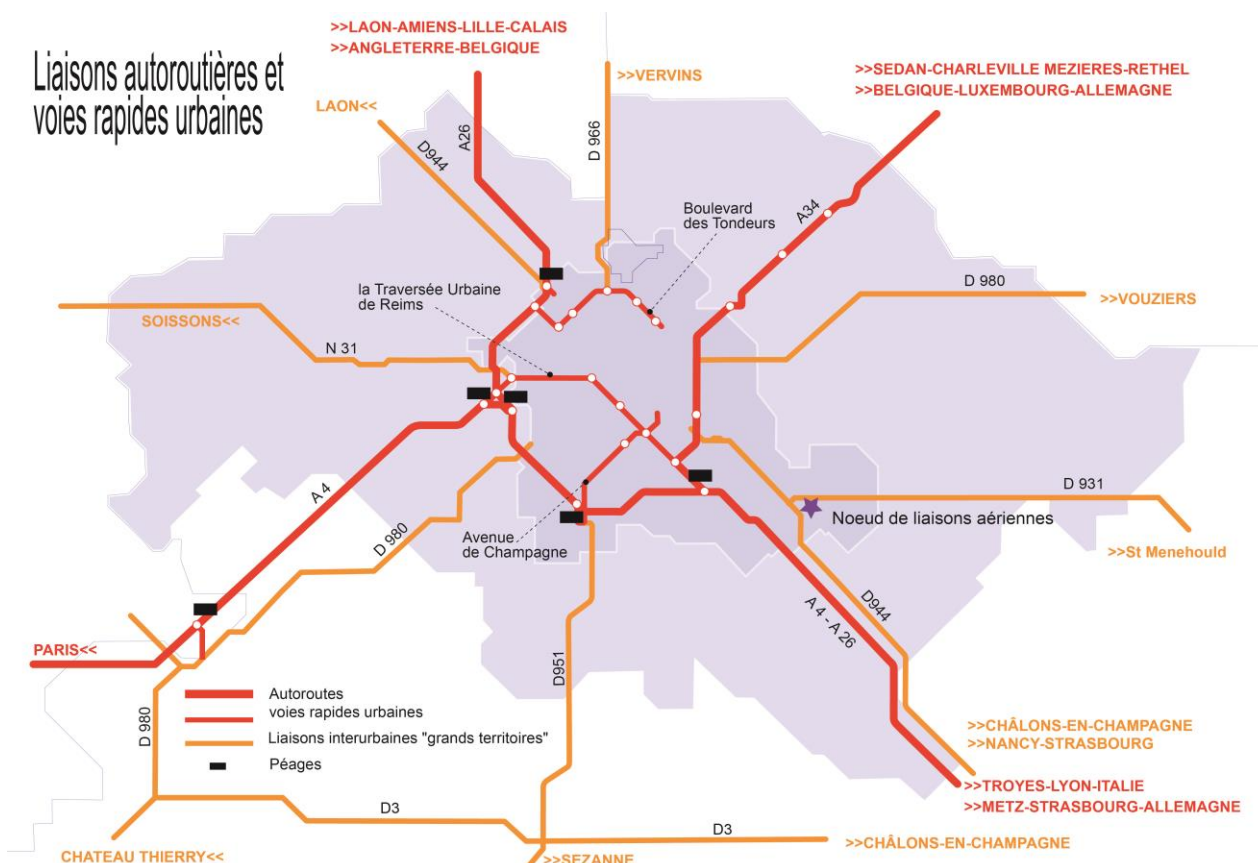
- Quel équilibre et quelle régulation de l'offre commerciale en termes d'implantation (complémentarité entre les zones commerciales en optimisant les zones existantes et traiter les éventuelles friches commerciales) ?
- Comment maintenir l'attractivité commerciale du territoire en privilégiant la qualité, la diversité et l'originalité de l'offre ?
- Faut-il renforcer le maillage des bourgs centres et des quartiers dans un souci de maîtrise des déplacements et d'amélioration des services à la population. ?
- Faut-il localiser les futurs équipements commerciaux dans les polarités urbaines existantes ?
- Comment assurer une cohérence entre croissance démographique et développement commercial ? notamment dans un souci de maitrise des déplacements et d'amélioration des services à la population

Comment accompagner les lieux de mixité et de complémentarité entre habitat / activité/équipements principalement dans les secteurs desservis par des transports collectifs ?

- Comment planifier la structure commerciale du territoire, en tenant compte de la forte densité ?
- Comment inciter à la réduction des longueurs des déplacements et promouvoir une mobilité durable liée à la consommation commerciale ?

Le dimensionnement du réseau

La convergence métropolitaine



Les infrastructures routières convergent principalement vers l'agglomération rémoise.

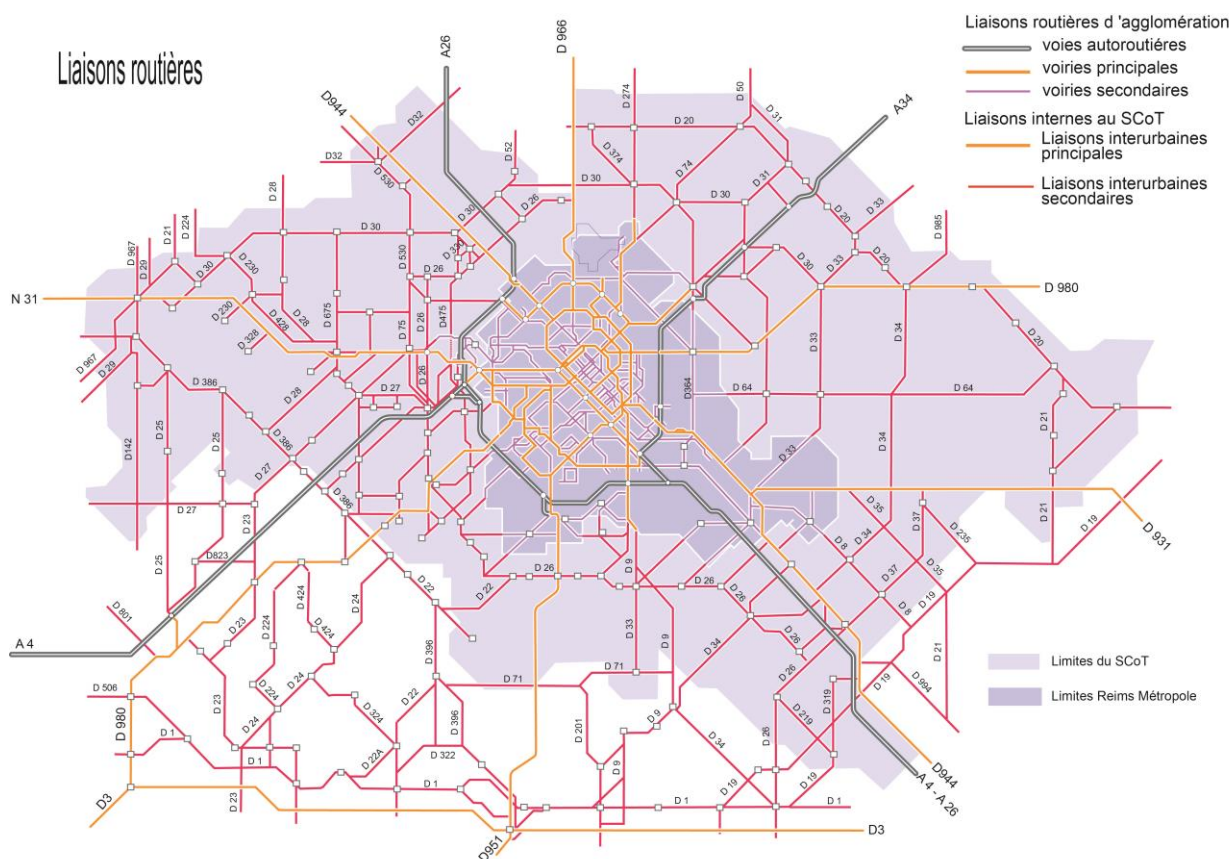
En lien avec l'A4, le contournement autoroutier rémois sud, achevé, permet le contournement de la ville centre pour les flux de transit.

Le contournement de l'agglomération par le boulevard des Tondeurs est incomplet. L'A26 et l'A34 viennent également se connecter à l'A4 et la traversée urbaine rémoise.

Le maillage territorial

Les liaisons aux échelles locales sont supportées par un maillage routier dense au sein du SCoT. Ce maillage routier est à deux niveaux :

- une convergence vers la métropole rémoise,
- des liaisons entre les communes du Pays rémois.



Les densités d'infrastructures routières

Comparaison des densités des réseaux routiers des SCoT de la région rémoise, de Caen, d'Angers et France Métropolitaine				
	Reims	Caen	Angers	France Métropolitaine
Densité routière (km de route par km ²)	0,26	0,33	0,30	0,22
Densité routière pour 1000 habitants	1,19	0,89	1,00	1,95
Moyenne par commune	2,69	2,09	4,67	3,35

Note de lecture : l'indicateur « densité routière par km² » donne une information sur la quantité d'espace alloué aux infrastructures routières. La « densité routière pour 1000 habitants » donne une information sur le linéaire d'infrastructures disponibles pour les usages. Il permet d'appréhender si le réseau est suffisamment dimensionné pour répondre aux besoins des habitants. En revanche, il ne donne aucune information sur les usages réels de ce réseau, ni sur sa qualité.

* Les territoires des SCoT rémois, caennais et angevin compte entre 284 000 et 333 000 habitants. Le SCoT de Caen se rapproche également de celui de la région rémoise avec 143 communes contre 126.

La densité des infrastructures routières (principales Départementales / Nationales / Autoroutes) mesurée en km de routes par km² sur le SCoT rémois est inférieure à celles des SCoT Caennais et Angevin.

La densité moyenne par commune du SCoT de la région rémoise est située entre celles de Caen et Angers.

Ainsi, la taille du réseau routier et son emprise sur le territoire ne semble pas sous-dimensionné.

En ce qui concerne la densité routière pour 1000, elle est de 1,19 km de routes pour 1 000 habitants, soit supérieure à celles des SCoT de Caen et Angers.

Ainsi, relativement à d'autres territoires, le linéaire d'infrastructures disponibles de la région rémoise semble être dimensionné pour répondre aux usages.

A partir de ces 2 constats - *moins grande densité routière « au sol » des routes principales, et dimensionnement correcte pour répondre aux usages* - on peut alors envisager la nécessité de modifier la hiérarchie du réseau, en orientant notamment certaines routes départementales aujourd'hui secondaires, vers des fonctions de dessertes plus accentuées, notamment au sein du pays rémois.

Les comptages routiers

	Véhicules par jour (MJA)	Source et année	Commentaire
Les entrées d'agglomération			
A34 – rue des Macecliers	21 058	DDT 2012	Stables depuis 2006
RN 51 (Reims/Illes-sur-Suippe)	19 758		+14% depuis 2006
A26	17 300	SANEF 2012	20% de poids lourds
N31 – (Reims/Fismes)	19 094	DDT 2012	Stables depuis 2006
D944 – (Reims/Châlons)	14 666		27% de poids lourds
A4 Ouest et Sud-Est	20 700 et 31 500	SANEF 2012	Resp. 10 % et 15% de poids lourds
Contournement et traversée urbaine			
Contournement Sud (autoroutier)	22 000	SANEF 2012	
Traversée Urbaine	Entre 51 000 et 66 000		

Sources et réalisation : DDT 2012, SANEF 2012 et AUDRR 2014

Ainsi, les infrastructures routières desservant Reims supportent dans l'ensemble un flux de véhicules de l'ordre de 20 000 véhicules/jour (en moyenne journalière annuelle), sauf l'axe Reims-Châlons avec 30 000 véhicules/jour, et la traversée urbaine rémoise avec plus de 50 000 véhicules/jour.

A partir de ce constat, il apparaît donc que :

- La traversée urbaine de Reims est un axe structurant pour la desserte de l'agglomération. Il semble cependant qu'elle accueille également un trafic de transit (traversée de l'agglomération),
- Le contournement autoroutier sud semble être en mesure d'accueillir davantage de trafic (transit) : la capacité moyenne d'une autoroute est d'environ 50 000 véhicules/jour, contre 22 000 véhicules/jours actuellement sur le contournement Sud.

En complément, on a pu constater, de façon empirique, des points du réseau où l'écoulement du trafic est notamment difficile aux heures de pointes : les entrées d'agglomération (*notamment Ouest et Sud-Est*) ; les principales voiries rémoises...etc.

Ces difficultés dans l'écoulement du trafic pourraient s'expliquer en partie par :

- les véhicules en transit, qui empruntent préférentiellement la traversée urbaine rémoise et non les voies de contournement de l'agglomération.
- le faible report modal de la voiture vers le réseau TER, pour lequel la capacité maximum du réseau n'est pas atteinte.
- un faible report modal de la voiture vers le réseau de transports en commun urbains (sous fréquentation des parcs relais).

Les connections routières et l'intermodalité

Elles sont triples :

- D'une part les entrées d'agglomération (*autoroutes, et routes nationales et départementales*) : elles diffusent largement sur les réseaux de voiries communales de Reims Métropole.
- D'autre part la traversée urbaine de Reims (*baptisée voie Jean Taittinger*) : elle permet à la fois une redistribution des flux vers la ville centre (desserte), et assure également le rôle de traversée d'agglomération pour les flux de transit. Ce rôle d'accueil des flux de transit est également supporté par les contournements Nord (routier) et Sud (autoroutier).
- Enfin, l'intermodalité entre l'automobile et les autres modes est possible via :
 - 3 parcs relais au Nord (Neufchâtel et Belges) et au Sud (Robert Debré) de l'agglomération. Ils permettent la jonction entre le réseau routier et le réseau de transports en commun urbains (proche du boulevard des Belges au Nord-Est et du centre hospitalier universitaire au Sud) : environ 25 000 entrées en 2012 (Rapport annuel 2013 du délégataire MARS), soit en moyenne 23 usagers par jour et par parc sur l'année. Cette fréquentation est très en dessous de la capacité d'accueil (supérieure à 400 places).
 - un parc de stationnement payant sur la zone d'activité de Reims-Bezannes au Sud permet une jonction entre le réseau routier et les réseaux urbains, le TER et le TGV ;
 - les parcs de stationnement des promenades rémoises, proches de la gare Reims centre et aux portes du centre-ville rémois permettent notamment une intermodalité voiture/marche à pied.
 - Enfin, une aire de covoiturage informel existe à proximité de Champfleury, en lien avec les flux Reims-Epernay (entrée d'agglomération Sud). Il s'agit davantage de pratiques alternatives aux mobilités habituelles qu'une offre intermodale.

La question de l'organisation de l'intermodalité, c'est-à-dire rendre possible et efficace un changement de mode de transport (ou de véhicule) sur un trajet donné, est intimement liée à celle du stationnement.

Ainsi, l'identification et l'aménagement d'espace d'intermodalité passe par l'aménagement et l'intégration d'espaces de stationnement dédiés, limitant les pertes de temps dues à ces changements de modes ou de véhicules.

En miroir apparaissent des zones où les interconnexions routières entre le Pays rémois et Reims Métropole sont moindres :

- au Nord de l'agglomération (commune de Betheny) ;
- à l'Ouest (triangle Thillois-Champigny-Tinqueux) ;
- à l'Est (zone Farman- parc de Champagne).

Les principaux flux de déplacement

De plus en plus de déplacements

En 2008, parmi les 122 600 actifs occupés résidant dans le SCoT, 67 900 travaillent dans leur commune de résidence, 42 300 dans une autre commune du SCoT et 12 400 travaillent en dehors du SCoT. De plus, 21 600 actifs résident en dehors du SCoT mais y travaillent.

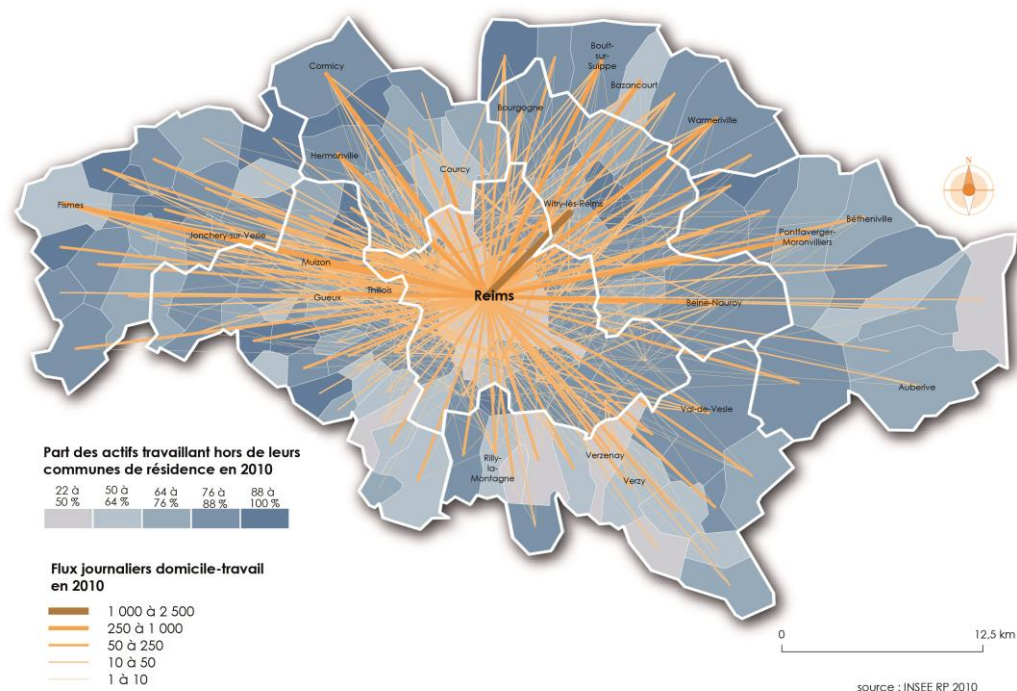
En sommant les entrées et les sorties, 34 000 actifs franchissent les limites du SCoT pour aller travailler. Les flux les plus importants ont lieu avec la Marne (hors SCoT) : les échanges avec ce département représentent 31 % des entrées et 48 % des sorties. Les entrées d'actifs sont aussi très importantes depuis l'Aisne (6 600 actifs) et les Ardennes (5 500). Les actifs allant travailler en Île-de-France représente 17 % des sorties du SCoT.

Les déplacements domicile-travail des habitants du SCoT en 2010 montrent 2 principaux groupes de navetteurs :

- les déplacements à destination de Reims Métropole (à partir du Pays rémois ou de Reims Métropole),
- les déplacements à destination du Pays rémois (à partir de Reims Métropole et du Pays

SCoT de Reims

Migrations pendulaires des communes de Reims Métropole à destination des communes du pays rémois en 2010



rémois).

Trois principaux enseignements peuvent être tirés de cette carte :

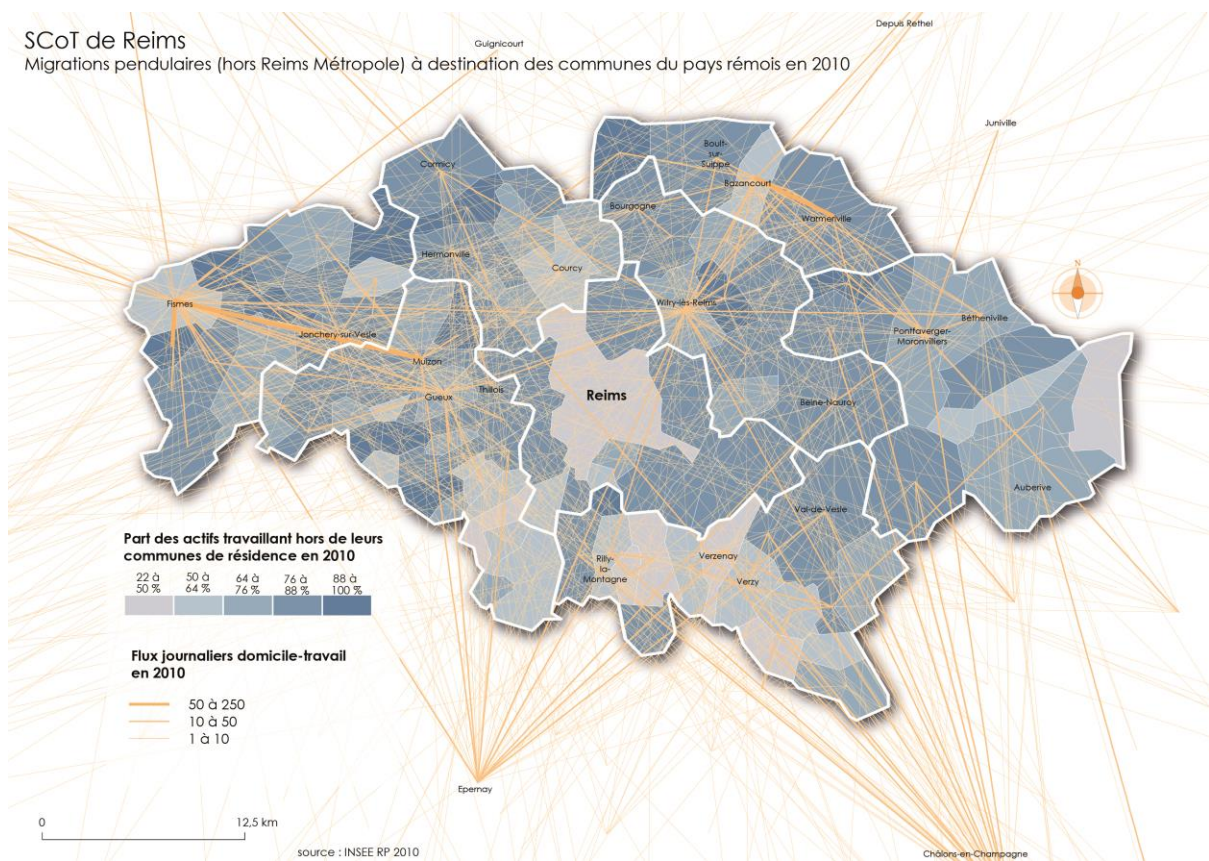
- 1) le Pays rémois abrite des emplois occupés par des habitants de Reims Métropole.
- 2) 2 grands espaces peuvent être distingués:

- le Nord et le Nord-Ouest du territoire (vallée de la Suippe et Fismes), qui accueillent de nombreux navetteurs.

- le Sud/Sud-Ouest/Sud Est et l'Est, qui semblent être moins attractifs pour les actifs rémois.

3) Les zones grisées et bleues claires sur la carte montrent les communes où les emplois sont principalement occupés par les habitants de ces communes (*i.e. la part des actifs travaillant hors de leur commune de résidence est moindre*) : il s'agit principalement des communes viticoles au Sud/Sud-Ouest du territoire.

En analysant par ailleurs les relations Domicile-Travail à destination du Pays rémois (carte ci-dessous) en excluant les flux originaires de Reims Métropole, on constate un nombre de déplacements plus faible, mais uniformément répartis sur le territoire, et provenant de communes extérieurs au SCOT rémois.



Ces flux Domicile-Travail à destination du Pays rémois (hors Reims Métropole) sont donc également structurants aux échelles locales.

En dehors du périmètre des transports urbains (agglomération rémoise), il existe donc un besoin de déplacements Domicile-Travail entre les communes du Pays rémois.

Entre 1999 et 2008, les déplacements domicile-travail du SCoT vers l'extérieur ont progressé de 27,6 %. Les actifs résidant dans le SCoT sont plus nombreux en 1999 qu'en 2008 à travailler dans les Ardennes (+ 19 %), l'Aisne (+ 25 %) et la Marne (+ 32 %). Mais l'augmentation la plus forte concerne les sorties vers l'Île-de-France (+ 36 %) : en 1999, 1 550 résidents du SCoT travaillaient dans cette région ; en 2008, plus de 2 100 actifs font régulièrement des déplacements vers un département francilien pour se rendre sur leur lieu de travail.

Au sein du SCoT, entre 1999 et 2008, le phénomène de périurbanisation est perceptible à travers l'augmentation du nombre de déplacements intercommunaux (+ 9,8 %). En s'installant dans l'espace périurbain alors que les emplois sont principalement concentrés à Reims (71,9 % des emplois du SCoT), les actifs sont ainsi de plus en plus nombreux à changer de commune pour se rendre sur leur lieu de travail.

Mais la périurbanisation ne se limite pas au territoire du SCoT. De nombreux actifs s'installent dans la Marne (hors SCoT) ou dans les départements voisins tout en continuant de travailler dans le SCoT. Ces migrations résidentielles expliquent la très forte évolution du nombre d'actifs « entrants ». Entre 1999 et 2008, leur nombre progresse de 53,4 %. L'augmentation est particulièrement forte pour les actifs résidant dans l'Aisne (+ 66 %) et dans les Ardennes (+ 72 %).

Flux domicile-travail des actifs mobiles occupés résidant ou travaillant dans le SCoT en 1999 et 2008

		Nombre		Évolution	
		2008	1999	Nombre	%
Sorties du SCoT	(1)	12 384	9 704	2 680	27,6
Entrées dans le SCoT	(2)	21 625	14 093	7 532	53,4
Déplacements intercommunaux dans le SCoT	(3)	42 316	38 542	3 774	9,8
Déplacements intercommunaux totaux	(1) + (2) + (3)	76 326	62 339	13 987	22,4
Résidents du SCoT travaillant dans leur commune de résidence	(4)	67 903	66 547	1 356	2,0
Actifs occupés résidant dans le SCoT	(1) + (3) + (4)	122 604	114 793	7 811	6,8

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

La part des actifs mobiles reste peu élevée

Part des actifs mobiles

(en %)	2008	1999
SCoT	44,6	42,0
Département de la Marne	48,8	47,0
Région Champagne-Ardenne	57,1	51,8
France de province	61,7	57,1

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

Malgré l'augmentation du nombre de déplacements, la mobilité des actifs reste faible dans le SCoT. En 2008, 44,6 % des actifs occupés résidant dans le SCoT changent de commune pour travailler (actifs mobiles). La part de ces actifs mobiles est de 57,1 % en Champagne-Ardenne et de 61,7 % en France de province. De plus, entre 1999 et 2008, la part des actifs mobiles progresse moins vite dans le SCoT (+ 2,6 points) qu'au sein de la

région Champagne-Ardenne (+ 5,3 points) ou qu'en France de province (+ 4,6 points).

La mobilité des actifs est très contrastée selon les espaces du SCoT. Elle est particulièrement faible au sein de la commune de Reims qui regroupe 60,3 % des actifs du SCoT. En effet, plus des trois quarts des actifs rémois ne changent pas de commune pour aller travailler (actifs stables). Par contre, elle

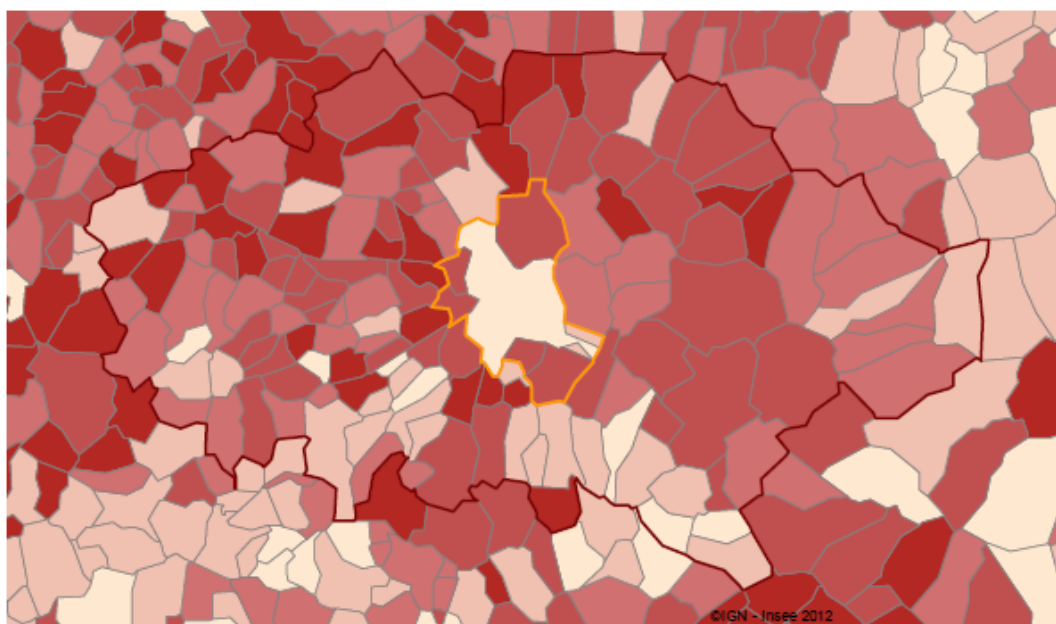
est particulièrement forte dans les communes de la couronne urbaine où 81,2 % des actifs occupés changent de commune pour se rendre sur leur lieu de travail. Dans les couronnes périurbaines, la part des actifs mobiles dépasse les 75 % sauf dans la couronne la plus éloignée où elle est de 69,5 %. Les communes où la proportion d'actifs mobiles est importante se situent principalement à l'ouest et au nord du SCoT.

Nombre d'actifs stables et d'actifs mobiles selon les espaces du SCoT

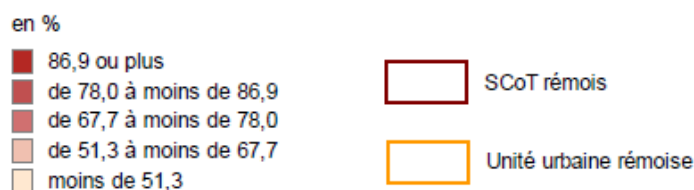
	Mobiles	Stables	Part des mobiles (en %)
unité urbaine rémoise	27 442	58 877	31,8
<i>Reims</i>	<i>17 345</i>	<i>56 545</i>	<i>23,5</i>
<i>Autres communes</i>	<i>10 097</i>	<i>2 332</i>	<i>81,2</i>
moins de 15mn	6 463	1 887	77,4
de 15 à moins de 20mn	8 107	2 416	77,0
de 20 à moins de 25mn	7 644	2 510	75,3
25mn ou plus	5 045	2 212	69,5
SCoT rémois	54 701	67 903	44,6

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Part des actifs mobiles selon les communes du SCoT



Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire



Les cadres, les professions intermédiaires et les ouvriers sont les plus mobiles

Les actifs les plus mobiles sont les cadres (50,3 %) mais les proportions de professions intermédiaires (49,0 %) ou d'ouvriers (48,2 %) qui changent de commune pour travailler sont aussi élevées. Les cadres se distinguent de ces deux catégories socioprofessionnelles par une plus grande mobilité vers l'extérieur du SCoT. Ainsi 20,1 % des cadres résidant à Reims travaillent en dehors du SCoT alors que seulement 6,4 % des ouvriers rémois sont mobiles au-delà des frontières de cet espace.

Part des actifs stables et mobiles selon la catégorie socioprofessionnelle

	Mobiles	Stables	Part des mobiles (en %)
Agriculteurs exploitants	541	2 285	19,2
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	2 098	3 420	38,0
Cadres et professions intellectuelles supérieures	9 915	9 804	50,3
Professions Intermédiaires	15 749	16 367	49,0
Employés	13 058	21 680	37,6
Ouvriers	13 339	14 348	48,2
Ensemble	54 701	67 903	44,6

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Lieu de résidence et lieu de travail des cadres et professions intellectuelles supérieures résidant ou travaillant dans le SCoT (en %)

Lieu de résidence	Lieu de travail							Total
	Reims	Autres communes de l'unité urbaine	moins de 15mn	de 15 à moins de 20mn	de 20 à moins de 25mn	25mn ou plus	Hors SCoT (sortants)	
Reims	72,8	3,6	1,3	0,8	0,7	0,6	20,1	100,0
Autres communes de l'unité urbaine	61,8	16,0	0,8	1,5	1,2	0,7	18,1	100,0
moins de 15mn	61,1	7,5	11,0	1,9	1,2	1,2	16,1	100,0
de 15 à moins de 20mn	57,6	5,7	4,4	7,6	2,1	0,0	22,6	100,0
de 20 à moins de 25mn	57,5	3,8	6,7	2,6	11,4	0,7	17,2	100,0
25mn ou plus	48,4	5,9	1,8	1,2	4,1	16,0	22,6	100,0
Hors SCoT (entrants)	84,2	7,1	2,7	2,0	2,5	1,6	0,0	100,0
Total	70,3	5,7	2,7	1,7	1,8	1,2	16,6	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Lieu de résidence et lieu de travail des ouvriers résidant ou travaillant dans le SCoT (en %)

Lieu de résidence	Lieu de travail							Total
	Reims	Autres communes de l'unité urbaine	moins de 15mn	de 15 à moins de 20mn	de 20 à moins de 25mn	25mn ou plus	Hors SCoT (sortants)	
Reims	71,8	11,2	4,8	2,6	2,6	0,7	6,4	100,0
Autres communes de l'unité urbaine	50,9	28,5	8,1	3,4	1,7	0,5	6,9	100,0
moins de 15mn	41,6	12,9	29,1	7,0	3,1	1,1	5,2	100,0
de 15 à moins de 20mn	38,8	10,1	6,5	29,0	8,6	1,2	5,7	100,0
de 20 à moins de 25mn	30,8	10,3	6,3	9,7	29,2	2,9	10,9	100,0
25mn ou plus	22,5	8,0	6,0	5,8	5,9	37,2	14,6	100,0
Hors SCoT (entrants)	54,4	12,8	7,8	6,6	9,5	8,9	0,0	100,0
Total	57,2	12,5	7,0	6,1	6,4	4,8	6,1	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Des déplacements domicile-travail fortement orientés vers Reims

Du fait de la forte concentration des emplois dans la ville-centre, les déplacements domicile-travail sont largement orientés vers Reims. Ainsi, les deux tiers des actifs occupés travaillant dans le SCoT ont un emploi dans la ville-centre. Au sein du SCoT, l'attractivité de Reims diminue en fonction de l'éloignement.

Ainsi plus de la moitié des actifs de la couronne urbaine (58,7 %) et de la 1^{ère} couronne périurbaine (52,3 %) travaille dans la ville-centre alors que la proportion d'actifs de la 4^e couronne ayant un emploi sur Reims est inférieure à un tiers (31,4 %). Par contre, l'attractivité de la ville-centre est forte pour les actifs occupés résidant en dehors du SCoT : 70,7 % de ces actifs travaillant dans le SCoT ont un emploi à Reims.

Au-delà de Reims, où la part des actifs stables est particulièrement élevée (76,5 %), la part des actifs travaillant dans leur espace de résidence augmente avec l'éloignement à la ville-centre. Ainsi un quart (25,6 %) des actifs résidant dans la couronne urbaine travaille dans cet espace alors que pour la 4^e couronne périurbaine, cette proportion est supérieure à un tiers (36,6 %).

La part des actifs résidant dans le SCoT et travaillant au-delà de ses frontières est logiquement plus élevée dans la 4^e couronne périurbaine, qui jouxte les limites du SCoT, que dans les autres espaces. La part des actifs rémois travaillant en dehors du SCoT est cependant importante (10,4 %). La grande partie d'entre eux travaille dans la Marne (3 510 actifs sur 7 680) et principalement à Épernay (1 070) ou à Châlons-en-Champagne (940). Un cinquième de ces actifs (1 500) parcourent des trajets plus longs puisque leur emploi se situe en région parisienne. Ces actifs franciliens sont principalement des cadres (41 % d'entre eux) et des professions intermédiaires (28 %).

Lieu de résidence et lieu de travail des actifs occupés résidant ou travaillant dans le SCoT (en nombre)

Lieu de résidence	Lieu de travail							Total
	Reims	Autres communes de l'unité urbaine	moins de 15mn	de 15 à moins de 20mn	de 20 à moins de 25mn	25mn ou plus	Hors SCoT (sortants)	
Reims	56 545	5 366	1 980	1 021	873	421	7 683	73 890
Autres communes de l'unité urbaine	7 289	3 181	478	233	152	57	1 038	12 429
moins de 15mn	4 371	676	2 192	242	144	68	657	8 350
de 15 à moins de 20mn	4 792	884	511	2 889	331	59	1 057	10 523
de 20 à moins de 25mn	4 298	746	468	556	3 010	180	897	10 155
25mn ou plus	2 276	449	261	266	295	2 658	1 052	7 258
Hors SCoT (entrants)	15 290	2 241	1 003	827	1 202	1 062	0	21 625
Total	94 862	13 543	6 893	6 034	6 006	4 506	12 384	144 229

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

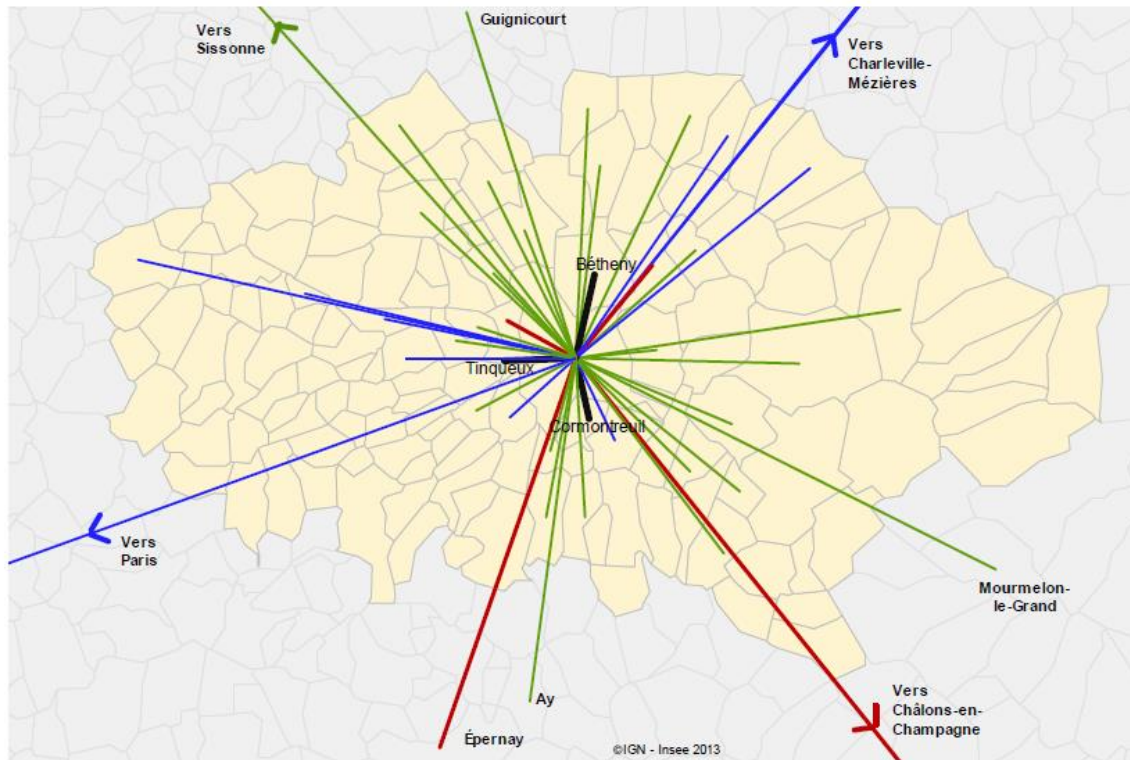
Lieu de résidence et lieu de travail des actifs occupés résidant ou travaillant dans le SCoT (en %)

Lieu de résidence	Lieu de travail							Total
	Reims	Autres communes de l'unité urbaine	moins de 15mn	de 15 à moins de 20mn	de 20 à moins de 25mn	25mn ou plus	Hors SCoT (sortants)	
Reims	76,5	7,3	2,7	1,4	1,2	0,6	10,4	100,0
Autres communes de l'unité urbaine	58,7	25,6	3,8	1,9	1,2	0,5	8,4	100,0
moins de 15mn	52,3	8,1	26,3	2,9	1,7	0,8	7,9	100,0
de 15 à moins de 20mn	45,5	8,4	4,9	27,5	3,1	0,6	10,0	100,0
de 20 à moins de 25mn	42,3	7,4	4,6	5,5	29,6	1,8	8,8	100,0
25mn ou plus	31,4	6,2	3,6	3,7	4,1	36,6	14,5	100,0
Hors SCoT (entrants)	70,7	10,4	4,6	3,8	5,6	4,9	0,0	100,0
Total	65,8	9,4	4,8	4,2	4,2	3,1	8,6	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Zoom sur les principaux flux

Flux entre communes supérieurs à 200 déplacements dans les deux sens cumulés



Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire



Les flux internes au SCoT les plus importants

Commune de résidence	Commune de travail	Nombre d'actifs
Tinqueux	Reims	2 520
Bétheny	Reims	1 800
Reims	Cormontreuil	1 760
Cormontreuil	Reims	1 600
Reims	Tinqueux	1 470
Witry-lès-Reims	Reims	1 150
Reims	Saint-Brice-Courcelles	950
Saint-Brice-Courcelles	Reims	800
Reims	Bétheny	710
Taissy	Reims	550
Fismes	Reims	530
Warmeriville	Reims	510
Reims	Witry-lès-Reims	490
Muizon	Reims	460
Jonchery-sur-Vesle	Reims	460
Cormicy	Reims	390
Gueux	Reims	380
Reims	Taissy	380
Champigny	Reims	350

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Les flux entrants du SCoT les plus importants

Commune de résidence	Commune de travail	Nombre d'actifs
Châlons-en-Champagne	Reims	630
Epernay	Reims	630
Rethel	Reims	400
Guignicourt	Reims	290
Paris	Reims	260
Charleville-mézières	Reims	250
Laon	Reims	160
Neuflyze	Reims	160
Mourmelon-le-Grand	Reims	160
Pontavert	Reims	130
Orainville	Reims	130
Tagnon	Reims	130
Livry-Louvercy	Reims	120
Asfeld	Reims	120
Saint-Germainmont	Reims	120
Germaine	Reims	110
Ay	Reims	110
Beaurieux	Reims	110
Sault-lès-Rethel	Reims	110
Saint-Erme-Outre-et-Ramecourt	Reims	110
Avaux	Reims	110
Evrignicourt	Reims	100
Le Châtelet-sur-Retourne	Reims	100

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Les flux sortants du SCoT les plus importants

Commune de résidence	Commune de travail	Nombre d'actifs
Reims	Epernay	1 070
Reims	Châlons-en-Champagne	940
Reims	Paris	690
Reims	Charleville-Mézières	320
Reims	Laon	220
Reims	Mourmelon-le-Grand	160
Reims	Rethel	140
Reims	Ay	130
Reims	Château-Thierry	110

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

L'écart entre nombre d'emplois et nombre d'actifs augmente sur le pôle urbain

Au sein du SCoT, les déplacements domicile-travail sont principalement orientés vers Reims du fait du grand nombre d'emplois localisés sur la ville-centre. En effet, celle-ci propose 126 emplois pour 100 actifs occupés. Le seul autre espace du SCoT où le nombre d'emplois excède le nombre d'actifs est la couronne urbaine (109 emplois pour 100 actifs occupés). Du fait de la périurbanisation, les écarts entre emplois et actifs augmentent entre 1999 et 2008 dans ces deux espaces.

L'indice de concentration de l'emploi ou taux d'attraction de l'emploi désigne le rapport entre le nombre d'emplois offerts dans une commune et les actifs ayant un emploi qui résident dans la commune. On mesure ainsi l'attraction par l'emploi qu'une commune exerce sur les autres.

La hausse de l'indice de concentration de l'emploi dans les pôles urbains doit être interprétée avec prudence compte tenu des changements de concepts intervenus entre les recensements de 1999 et 2006 ; les situations d'actifs-étudiants sont pour une bonne part localisées dans les pôles urbains.

Indice de concentration de l'emploi selon les espaces du SCoT en 1999 et 2008

	Emplois en 2008	Actifs occupés en 2008	Indice de concentration de l'emploi en 2008	Indice de concentration de l'emploi en 1999
unité urbaine rémoise	108 405	86 318	126	118
<i>Reims</i>	94 862	73 890	128	120
<i>Autres communes</i>	13 543	12 429	109	106
moins de 15mn	6 893	8 350	83	66
de 15 à moins de 20mn	6 034	10 523	57	65
de 20 à moins de 25mn	6 006	10 155	59	63
25mn ou plus	4 506	7 258	62	77
SCoT rémois	131 845	122 604	108	104

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

Écart entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs selon les espaces du SCoT

	Solde emplois - actifs	
	2008	1999
Reims	20 972	14 088
Autres communes de l'unité urbaine	1 115	742
moins de 15mn	-1 457	-2 552
de 15 à moins de 20mn	-4 489	-3 406
de 20 à moins de 25mn	-4 149	-3 163
25mn ou plus	-2 752	-1 320
SCoT	9 241	4 389

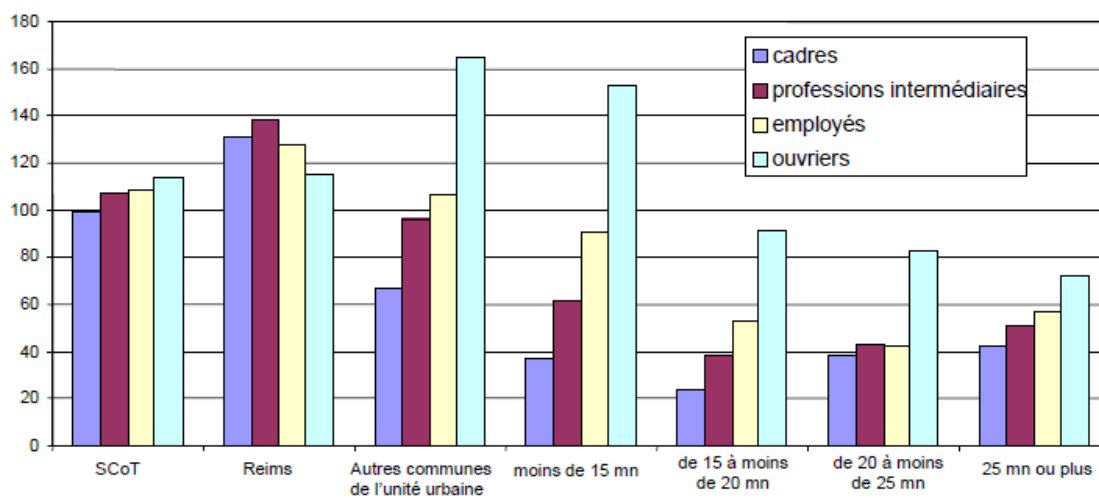
Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

Contrairement au pôle urbain, les couronnes périurbaines abritent plus d'actifs occupés que d'emplois.

L'espace périurbain est ainsi un important réservoir d'actifs. Du fait de la périurbanisation, l'écart entre nombre d'actifs et nombre d'emplois augmente, entre 1999 et 2008, dans ces espaces, sauf dans la 1^{ère} couronne urbaine.

Les emplois présents à côté du domicile ne sont cependant pas forcément en adéquation avec la qualification professionnelle des actifs. Ainsi si Reims abrite plus d'emplois que d'actifs résidents quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, il n'en va pas de même pour les autres espaces. Dans la couronne urbaine et la 1^{ère} couronne périurbaine, un ouvrier aura plus de chance de trouver un emploi à proximité de son domicile qu'un cadre. Dans les autres couronnes périurbaines, le nombre d'emplois est, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, toujours inférieur au nombre d'actifs occupés résidents.

Indice de concentration de l'emploi selon les espaces du SCoT et la catégorie socioprofessionnelle



Source : Insee, recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire

Les distances et temps de trajet raccourcis

En moyenne, un actif occupé résidant et travaillant dans le SCoT parcourt 6 km pour se rendre au travail

Dans le SCoT, en 2008, les actifs occupés qui résident et travaillent dans le SCoT, dans leur commune de résidence ou en dehors, parcourent en moyenne 6 kilomètres (km) pour aller au travail, pour une durée moyenne, aux heures pleines, de 16 minutes (mn). Les actifs résidant dans le pôle urbain réalisent des trajets moins longs (en moyenne, 4,1 km et 15 mn) du fait de la forte concentration des emplois sur le pôle.

Cette forte concentration explique aussi l'augmentation des distances et temps de trajet en fonction de l'éloignement à la ville-centre. Un actif occupé de la 4^e couronne périurbaine réside, en moyenne, à 14,5 km de son lieu de travail et s'y rend en 21 mn.

Distances et temps de trajets des actifs occupés résidant et travaillant dans le SCoT selon leur espace de résidence en 2008

	Nombre	Distance routière (km)		Temps en heures creuses		Temps en heures pleines	
		Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
unité urbaine rémoise	77 597	4,1	3,2	8	6	15	13
<i>Reims</i>	66 207	4,0	3,2	7	6	14	13
<i>Autres communes</i>	11 390	4,7	4,2	10	10	16	16
moins de 15mn	7 693	7,1	8,1	12	14	18	19
de 15 à moins de 20mn	9 466	9,6	11,4	14	18	19	23
de 20 à moins de 25mn	9 258	12,4	15,2	16	20	21	26
25mn ou plus	6 206	14,5	16,3	17	18	21	19
SCoT rémois	110 219	6,0	3,2	10	6	16	13

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatix

Entre 1999 et 2008, la distance domicile-travail moyenne d'un actif résidant et travaillant dans le SCoT a augmenté de 0,4 km, passant de 5,6 à 6,0 km. Cependant l'augmentation du trajet domicile-travail n'a pas affecté l'ensemble des actifs résidents du SCoT. Ainsi, les résidents du pôle urbain et de la première couronne périurbaine parcourent, en 2008, la même distance pour se rendre sur leur lieu de travail qu'en 1999. Par contre, les actifs résidant dans les autres couronnes périurbaines parcourent des distances plus longues. Par exemple, un actif résidant dans la 4^e couronne parcourt, en moyenne, 2,5 km de plus en 2008 qu'en 1999.

Distances et temps de trajets des actifs occupés résidant et travaillant dans le SCoT selon leur espace de résidence en 1999

	Nombre	Distance routière (km)		Temps en heures creuses		Temps en heures pleines	
		Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
unité urbaine rémoise	76 069	4,1	3,2	8	6	15	13
<i>Reims</i>	64 776	4,0	3,2	7	6	15	13
<i>Autres communes</i>	11 293	4,7	4,2	10	10	17	16
moins de 15mn	6 985	7,1	8,3	12	14	18	19
de 15 à moins de 20mn	9 015	9,0	10,9	13	15	18	20
de 20 à moins de 25mn	7 954	11,1	13,6	15	18	20	20
25mn ou plus	5 066	12,0	5,0	14	6	19	10
SCoT rémois	105 089	5,6	3,2	9	6	16	13

Source : Insee, recensement de la population 1999, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatix

Parmi les actifs du SCoT travaillant dans le SCoT, 38 % travaillent dans une commune du SCoT différente de leur commune de résidence. Pour se rendre sur leur lieu de travail, ces actifs mobiles effectuent, en moyenne, des trajets de 11,0 km, d'une durée de 23 mn. Pour ces actifs aussi, les distances augmentent avec l'éloignement à la ville-centre. Un actif de la 4^e couronne périurbaine réside ainsi en moyenne à 21,4 km de son lieu de travail.

Distances et temps de trajets des actifs occupés résidant et travaillant dans le SCoT en dehors de leur commune de résidence, selon leur espace de résidence en 2008

	Nombre	Distance routière (km)		Temps en heures creuses		Temps en heures pleines	
		Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
unité urbaine rémoise	18 720	7,1	5,4	14	13	21	18
<i>Reims</i>	9 661	8,5	5,4	15	13	23	23
<i>Autres communes</i>	9 059	5,6	4,2	12	10	19	16
moins de 15mn	5 805	8,8	8,8	15	14	21	19
de 15 à moins de 20mn	7 050	12,4	12,2	18	19	24	25
de 20 à moins de 25mn	6 748	16,3	17,3	21	23	27	29
25mn ou plus	3 993	21,4	22,9	24	28	29	32
SCoT rémois	42 316	11,0	8,8	17	15	23	23

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatix

Les actifs stables (résidant et travaillant dans la même commune du SCoT) effectuent, logiquement, des trajets plus courts : 2,9 km et 12 mn, en moyenne. Du fait de l'étendue de la ville-centre, les actifs stables rémois sont ceux qui parcourent les distances les plus longues : 3,2 km en moyenne pour une durée de 13 mn.

Distances et temps de trajets des actifs occupés résidant dans le SCoT et travaillant dans leur commune de résidence, selon leur espace de résidence en 2008

	Nombre	Distance routière (km)		Temps en heures creuses		Temps en heures pleines	
		Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
unité urbaine rémoise	58 877	3,1	3,2	6	6	13	13
<i>Reims</i>	56 545	3,2	3,2	6	6	13	13
<i>Autres communes</i>	2 332	1,4	1,1	3	2	6	5
moins de 15mn	1 887	1,7	2,0	3	4	7	8
de 15 à moins de 20mn	2 416	1,4	1,5	3	3	6	6
de 20 à moins de 25mn	2 510	1,8	1,7	4	3	7	7
25mn ou plus	2 212	2,0	2,1	4	4	8	8
SCoT rémois	67 903	2,9	3,2	6	6	12	13

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatix

Des distances forcément plus longues pour les déplacements qui franchissent les limites du SCoT

Près de 12 400 résidents du SCoT travaillent en dehors du SCoT. Comme ils parcourent des distances plus longues que les actifs résidant et travaillant dans le SCoT, leur temps de trajet sont aussi plus importants. La moitié d'entre eux (48 %) travaillent dans la Marne, principalement à Épernay et à Châlons-en-Champagne.

Ces actifs parcourent en moyenne 36,9 km et mettent 47 mn pour se rendre sur leur lieu de travail.

Un autre flux important d'actifs « sortants » a lieu vers l'Île-de-France. En effet, 2 120 actifs vont travailler dans cette région. Ils effectuent de longs trajets, de 140 km en moyenne. La durée de ces trajets, en équivalent route, est supérieure à 2 heures. Cependant comme la majorité d'entre eux

utilisent les transports en commun pour se déplacer (essentiellement le train), leur temps de trajet moyen est sûrement inférieur.

Distances et temps de trajets des actifs occupés résidant dans le SCoT et travaillant en dehors du SCoT, selon leur espace de résidence en 2008

Lieu de travail	Actifs occupés	Distance moyenne (en km)	Temps de trajet moyen en heures pleines (en mn)	Part des actifs utilisant les transports en commun (en %)
Marne (hors SCoT)	5 930	36,9	47	8,1
Ile-de-France	2 120	140,1	133	51,1
Aisne	1 500	45,4	47	4,9
Ardennes	1 310	58,6	67	13,5
Aube	190	119,6	92	5,5
Haute-Marne	110	129,6	123	17,2

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatrix

Les actifs « entrants » proviennent essentiellement de la Marne, de l'Aisne et des Ardennes. Les actifs en provenance de la Marne parcourent des distances de 36,6 km pour des temps de trajet de 46 mn en moyenne. Les actifs ardennais travaillant dans le SCoT résident plus loin de leur lieu de travail (42,4 km) et mettent plus de temps à y accéder (51 mn).

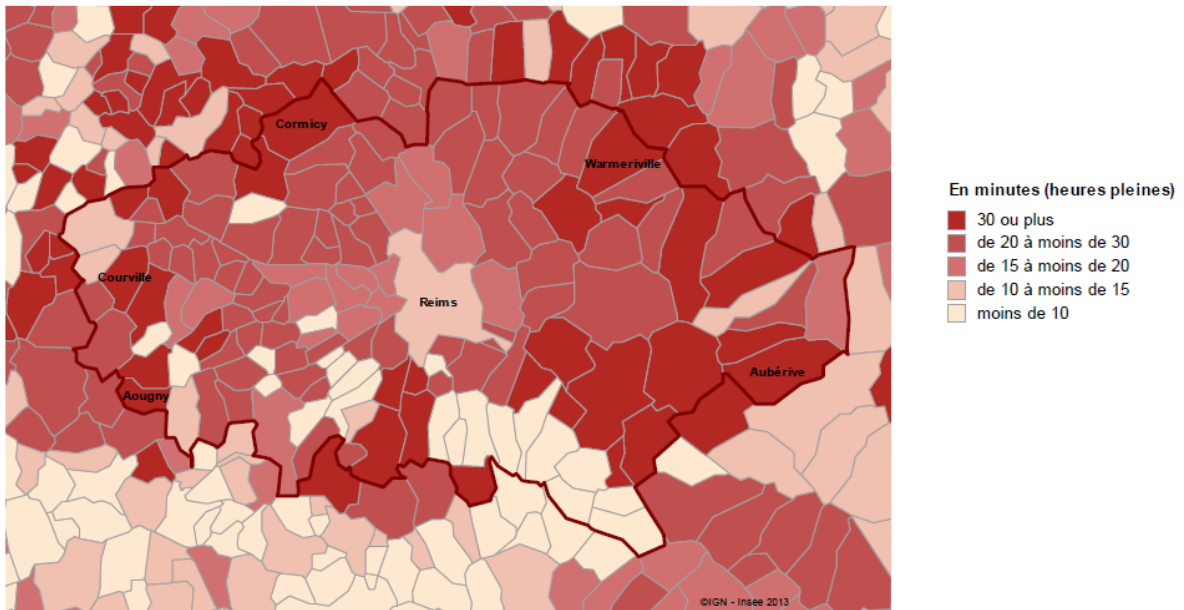
Un peu plus de 900 actifs franciliens travaillent dans le SCoT. Ils effectuent des trajets d'une distance et d'une durée à peu près équivalente à ceux des actifs du SCoT qui travaillent en Île-de-France.

Distances et temps de trajets des actifs occupés non résidant du SCoT mais y travaillant, selon leur espace de résidence en 2008

Lieu de travail	Actifs occupés	Distance moyenne (en km)	Temps de trajet moyen en heures pleines (en mn)	Part des actifs utilisant les transports en commun (en %)
Marne (hors SCoT)	6 660	36,6	46	6,7
Aisne	6 560	34,3	38	3,6
Ardennes	5 540	42,4	51	8,7
Ile-de-France	910	138,2	126	42,4
Aube	270	120,4	92	1,1
Haute-Marne	150	138,1	126	6,3

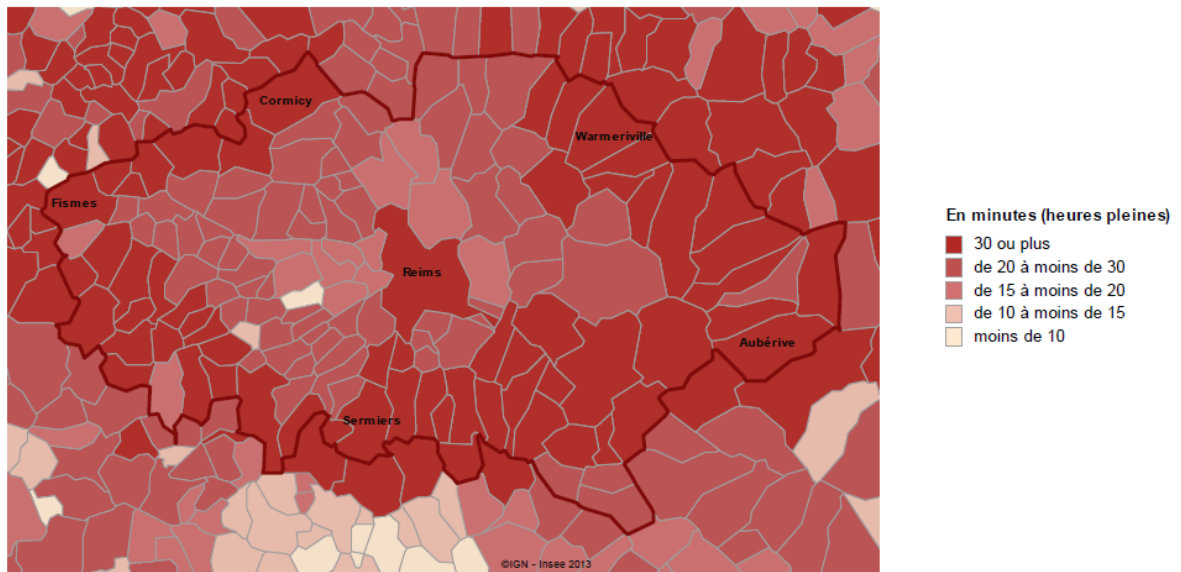
Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatrix

Temps de trajet médian des actifs occupés par commune de résidence



Note : le temps de trajet médian est tel que la moitié des actifs occupés parcourt moins que ce temps et l'autre moitié parcourt davantage.
Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatrix

Temps de trajet médian des actifs occupés mobiles par commune de résidence



Note : le temps de trajet médian est tel que la moitié des actifs occupés mobiles parcourt moins que ce temps et l'autre moitié parcourt davantage.
Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire - INRA UMR1041 CESAER, distancier Odomatrix

Les modes de déplacement en mutation

Les actifs privilégient la voiture pour se rendre au travail

En 2008, la voiture est le principal mode de déplacement : 72,4 % des actifs du SCoT l'utilisent pour aller travailler. Ils sont cependant proportionnellement moins nombreux à utiliser ce moyen de transport que les actifs champardennais (76,7 %) ou ceux de France de province (76,9 %). En revanche, les actifs résidant dans le SCoT utilisent plus souvent les transports en commun (11,5 %) que leurs homologues champardennais (5,4 %) ou de France de province (7,1 %). Cette différence s'explique essentiellement par la proportion d'actifs résidant au sein du pôle urbain rémois où l'offre de transport en commun est importante. Cette offre explique aussi la moindre la proportion d'usagers de la voiture au sein de la ville centre (64,9 %) que dans les autres espaces du SCoT, où elle dépasse les 80 %. Les actifs résidant en dehors du SCoT mais y travaillant utilisent encore plus souvent la voiture (89,8 %).

Répartition des actifs occupés résidant ou travaillant dans le SCoT selon le mode de transport en 2008

unité : nombre	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
unité urbaine rémoise	2 362	9 565	3 059	58 043	13 290	86 318
<i>Reims</i>	2 016	8 931	2 743	47 990	12 210	73 890
<i>Autres communes</i>	345	634	316	10 053	1 080	12 429
moins de 15mn	335	489	217	7 060	249	8 350
de 15 à moins de 20mn	475	625	219	8 996	207	10 523
de 20 à moins de 25mn	531	488	206	8 710	219	10 155
25mn ou plus	453	548	145	5 950	161	7 258
SCoT rémois	4 156	11 714	3 847	88 760	14 126	122 604
Non résidents du SCoT	0	186	262	19 415	1 762	21 625

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
unité urbaine rémoise	2,7	11,1	3,5	67,2	15,4	100,0
<i>Reims</i>	2,7	12,1	3,7	64,9	16,5	100,0
<i>Autres communes</i>	2,8	5,1	2,5	80,9	8,7	100,0
moins de 15mn	4,0	5,9	2,6	84,6	3,0	100,0
de 15 à moins de 20mn	4,5	5,9	2,1	85,5	2,0	100,0
de 20 à moins de 25mn	5,2	4,8	2,0	85,8	2,2	100,0
25mn ou plus	6,2	7,5	2,0	82,0	2,2	100,0
SCoT rémois	3,4	9,6	3,1	72,4	11,5	100,0
Non résidents du SCoT	0,0	0,9	1,2	89,8	8,1	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Répartition des actifs occupés résidant ou travaillant en France de province ou en Champagne-Ardenne selon le mode de transport en 2008

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
France de province	4,4	7,7	4,0	76,9	7,1	100,0
Champagne-Ardenne	4,8	9,6	3,6	76,7	5,4	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Les actifs qui changent de commune de résidence pour aller travailler utilisent plus souvent la voiture (88,8 %) que l'ensemble des actifs et moins souvent les transports en commun (8,3 %). Ces proportions sont sensiblement égales à celles des actifs résidants en dehors du SCoT mais y travaillant.

La part d'utilisateurs des transports en commun parmi les actifs mobiles est particulièrement importante au sein du pôle urbain (13,6 %) et notamment pour les résidents rémois (15,9 %).

Répartition des actifs occupés mobiles résidant ou travaillant dans le SCoT selon le mode de transport en 2008

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
unité urbaine rémoise	0,0	1,3	2,4	82,7	13,6	100,0
<i>Reims</i>	0,0	1,5	2,4	80,2	15,9	100,0
<i>Autres communes</i>	0,0	1,0	2,4	86,9	9,6	100,0
moins de 15mn	0,0	0,1	2,7	93,5	3,7	100,0
de 15 à moins de 20mn	0,0	0,4	1,8	95,4	2,4	100,0
de 20 à moins de 25mn	0,0	0,3	1,6	95,5	2,7	100,0
25mn ou plus	0,0	0,2	1,3	95,5	3,0	100,0
SCoT rémois	0,0	0,8	2,1	88,8	8,3	100,0
Non résidants du SCoT	0,0	0,9	1,2	89,8	8,1	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence utilisent aussi majoritairement la voiture pour aller travailler (59,2 %). Malgré l'offre de transport, la proportion d'utilisateurs de la voiture est plus importante à Reims que dans les autres espaces du SCoT. La proportion d'utilisateurs stables qui travaillent sur leur lieu de résidence (pas de transport) ou qui se rendent au travail à pied est particulièrement forte dans les couronnes périurbaines : elle se situe autour ou au-delà de 40 % et près de 45 % dans la 4^e couronne. L'utilisation des transports est très élevée parmi les actifs stables rémois (16,7 %).

Répartition des actifs occupés stables résidant ou travaillant dans le SCoT selon le mode de transport en 2008

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
unité urbaine rémoise	4,0	15,6	4,1	60,1	16,2	100,0
<i>Reims</i>	3,6	15,3	4,1	60,3	16,7	100,0
<i>Autres communes</i>	14,8	22,7	3,2	54,8	4,5	100,0
moins de 15mn	17,7	25,6	2,1	53,9	0,7	100,0
de 15 à moins de 20mn	19,7	24,6	3,1	52,2	0,5	100,0
de 20 à moins de 25mn	21,1	18,6	3,3	56,2	0,7	100,0
25mn ou plus	20,5	24,4	3,7	51,1	0,4	100,0
SCoT rémois	6,1	16,6	3,9	59,2	14,1	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

L'usage de la voiture recule au sein du SCoT

Entre 1999 et 2008, la part de la voiture régresse (-1,9 point) principalement au profit des transports en commun (+ 1,9 point). De ce point de vue, le SCoT présente une situation notable car si l'usage

des transports en commun augmente aussi en Champagne-Ardenne et en France de province, la progression est moins soutenue (+ 0,5 point et + 1,2 point respectivement). Mais surtout, dans ces deux espaces, la plus grande utilisation des transports en commun ne se fait pas au détriment de la voiture, dont l'usage progresse aussi.

Répartition des actifs occupés résidant ou travaillant dans le SCoT selon le mode de transport en 1999

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
unité urbaine rémoise	2,8	9,9	2,8	72,1	12,4	100,0
<i>Reims</i>	2,7	10,6	2,9	70,6	13,2	100,0
<i>Autres communes</i>	3,4	5,5	2,6	80,6	7,9	100,0
moins de 15mn	5,1	7,4	2,1	82,3	3,0	100,0
de 15 à moins de 20mn	9,5	7,1	1,9	80,0	1,5	100,0
de 20 à moins de 25mn	9,0	6,9	1,5	81,1	1,5	100,0
25mn ou plus	8,1	11,0	3,1	75,8	2,1	100,0
SCoT rémois	4,3	9,3	2,6	74,3	9,6	100,0
Non résidents du SCoT	0,0	1,4	1,0	89,8	7,9	100,0

Source : Insee, recensement de la population 1999, exploitation complémentaire

Cette baisse de l'utilisation de la voiture n'affecte cependant que la ville-centre (- 5,7 points entre 1999 et 2008). Dans tous les autres espaces du SCoT, son usage progresse. Cette progression se fait principalement au détriment de modes de transport plus doux (pas de transport ou à pied) mais n'affecte pas l'usage des transports en commun qui augmente aussi sur cette période.

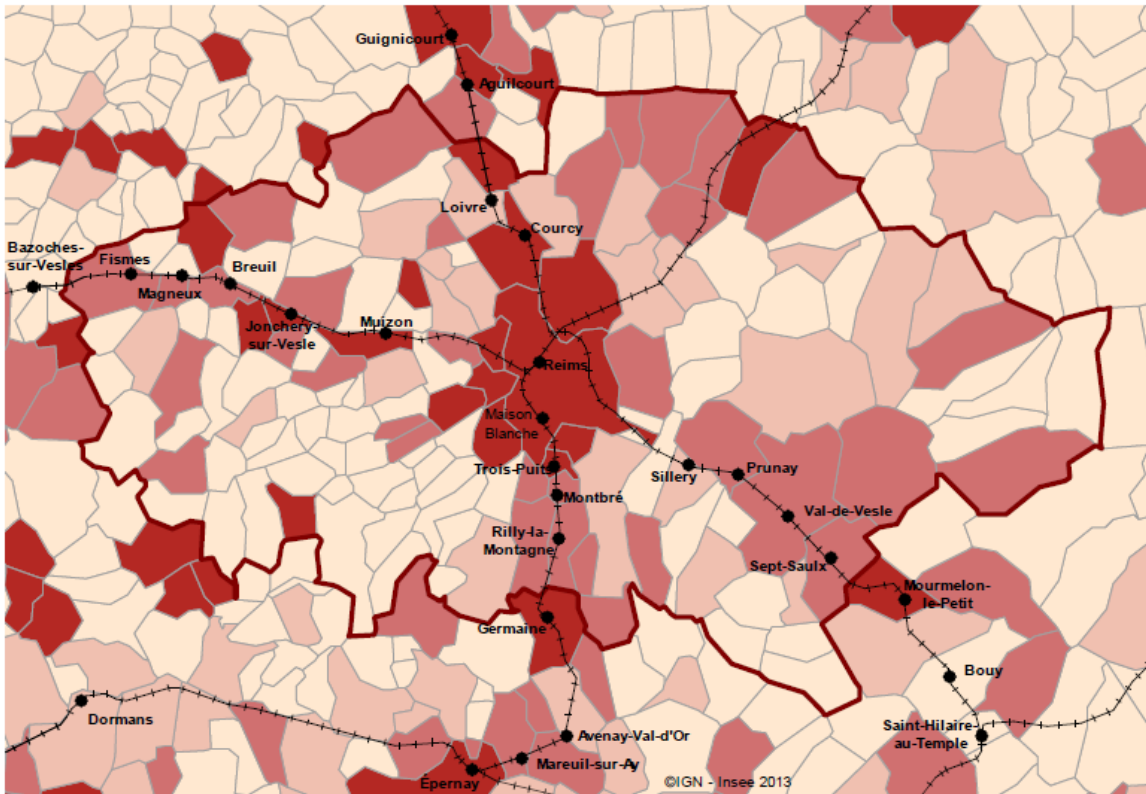
Répartition des actifs occupés résidant ou travaillant en France de province ou en Champagne-Ardenne selon le mode de transport en 1999

unité : %	Pas de transport	à pied	deux roues	quatre roues	transport en commun	Total
France de province	6,3	8,6	3,7	75,5	5,9	100,0
Champagne-Ardenne	6,2	11,0	4,0	73,8	4,9	100,0

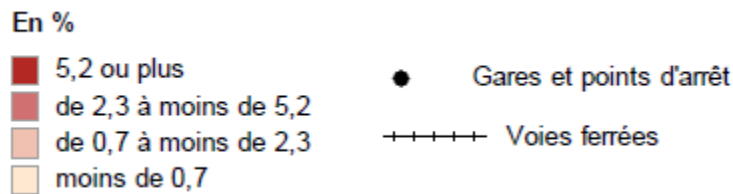
Source : Insee, recensement de la population 1999, exploitation complémentaire

Dans les communes, la part des actifs occupés utilisant les transports en commun augmente avec la proximité à un réseau, soit urbain, soit ferré. Ainsi les communes du pôle urbain présentent des taux d'utilisateurs des transports en commun assez élevés. Dans des communes un peu plus éloignées de Reims, comme Muizon et Jonchery-sur-Vesle, la présence d'une gare TER favorise aussi l'usage des transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail.

Part des actifs occupés utilisant les transports en commun pour aller travailler en 2008

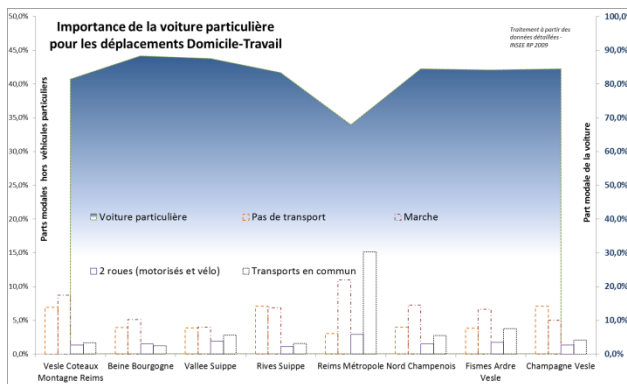


Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire



Les modes de vie influent sur les modes de déplacement

Sources et réalisation : INSEE 2009 et AUDRR 2014

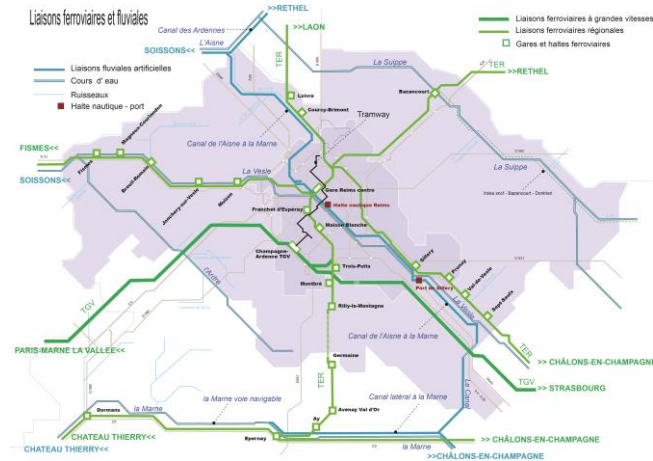


Pour l'ensemble du SCOT, le véhicule particulier est le premier mode de déplacement des actifs. La part des déplacements en transport collectif ne dépasse pas 4%, sauf pour Reims Métropole. Par ailleurs, le choix des ménages d'acheter un 2ème véhicule ne dépend pas directement de leur mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail (analyse croisée de la part modale des TC par commune et de la part des ménages possédant au moins 2 voitures).

Le ferré

Convergence métropolitaine, proximité des territoires et rayonnement national

Sources et réalisation : AUDRR 2014



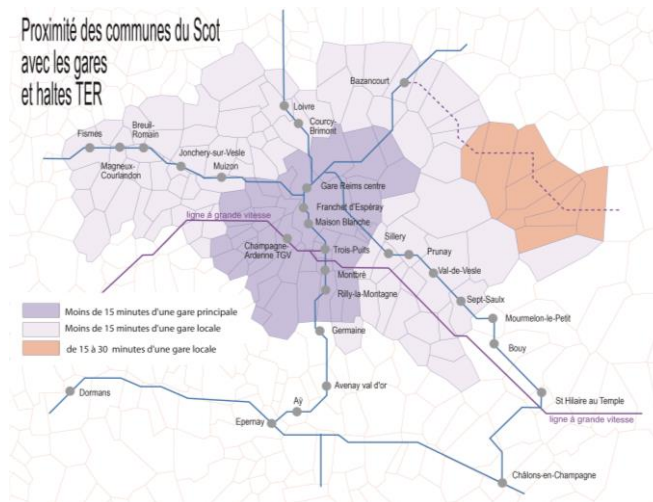
Le réseau ferré, en étoile autour de l'agglomération rémoise, est un réseau à rayonnement local et national.

Le SCoT de la région rémoise est le territoire de la Marne accueillant le plus de gares et haltes TER :

- 2 gares TGV,
- 17 haltes et gares TER.

On compte également :

- 39 communes à moins de 15 minutes d'une gare principale (gares TGV ou Gare d'Epernay),
- 79 communes à moins de 15 minutes d'une gare locale (TER),
- 8 communes situées entre 15 et 30 minutes d'une gare (principale ou locale).



Sources et réalisation : bureau d'études ITEM et AUDRR 2014

Les temps de déplacements en TER sur le territoire du SCoT rémois sont les suivants :

Temps de parcours* en TER pour rejoindre Reims à partir des gares les plus éloignées	
Fismes	22 min / 27 min
Loivre	11 min / 12 min
Bazancourt	10 min / 14 min
Sept-Saulx	15 min / 24 min
Rilly-la-Montagne	10 min / 16 min
* Il s'agit respectivement de la durée minimale et maximale des trajets constatée au 1 ^{er} trimestre 2014 - Analyse AUDRR à partir des informations SNCF.	

Le temps de trajet maximum, en train, pour rallier la gare de Reims à partir du Pays rémois est donc inférieur à 30 minutes, c'est-à-dire similaire au temps de trajet en voiture.

La présence de 2 gares TGV sur le territoire de Reims Métropole est également un facteur de rayonnement national, notamment via les dessertes en directe de 11 grandes destinations : Strasbourg, Nancy, Paris, Bordeaux, Nantes, Bar-le-Duc, Roissy Charles de Gaulles, Massy gare TGV, Lille, Charleville-Mézières et Rennes.

Sources et réalisation des tableaux : SNCF 2014 et AUDRR 2014.

Les densités d'infrastructures ferrées

Sources et réalisation : Route 120, INSEE 2006 à 2010 et AUDRR 2014. Il s'agit du réseau ferré principal, TER+TGV, et des gares associées.

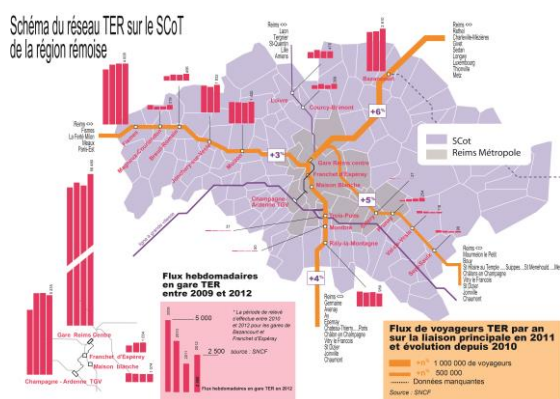
Comparaison des densités des réseaux ferrés SCoT de Reims, de Caen, d'Angers et France Métropolitaine				
	Reims	Caen	Angers	France Métropolitaine
Densité ferré (km de rail par km2)	0,10	0,04	0,05	0,04
Densité ferrée pour 1000 habitants	0,47	0,12	0,17	0,38
Moyenne par commune	1,07	0,28	0,81	0,65

Le réseau ferré de la région rémoise présente une densité, par km2 et pour 1 000 habitants, plus importante que les autres territoires de comparaison.

Au regard des flux constatés (cf ci-après), il semble donc qu'il existe des potentiels de développement des usages sur ce réseau.

La fréquentation du réseau TER fait apparaître certaines disparités au sein du territoire. Alors que l'attractivité des haltes/gares de Bazancourt, Rilly-la-Montagne, Muizon, Jonchery-sur-Vesle, Fismes et Reims Métropole, se constate aisément au regard de leur fréquentation, d'autres ne semblent pas avoir conquis tout leur potentiel d'usagers (Axe Reims-Châlons et Reims-Laon).

Les fréquentations moyennes hebdomadaires en 2012 (source SNCF) sont ainsi réparties :



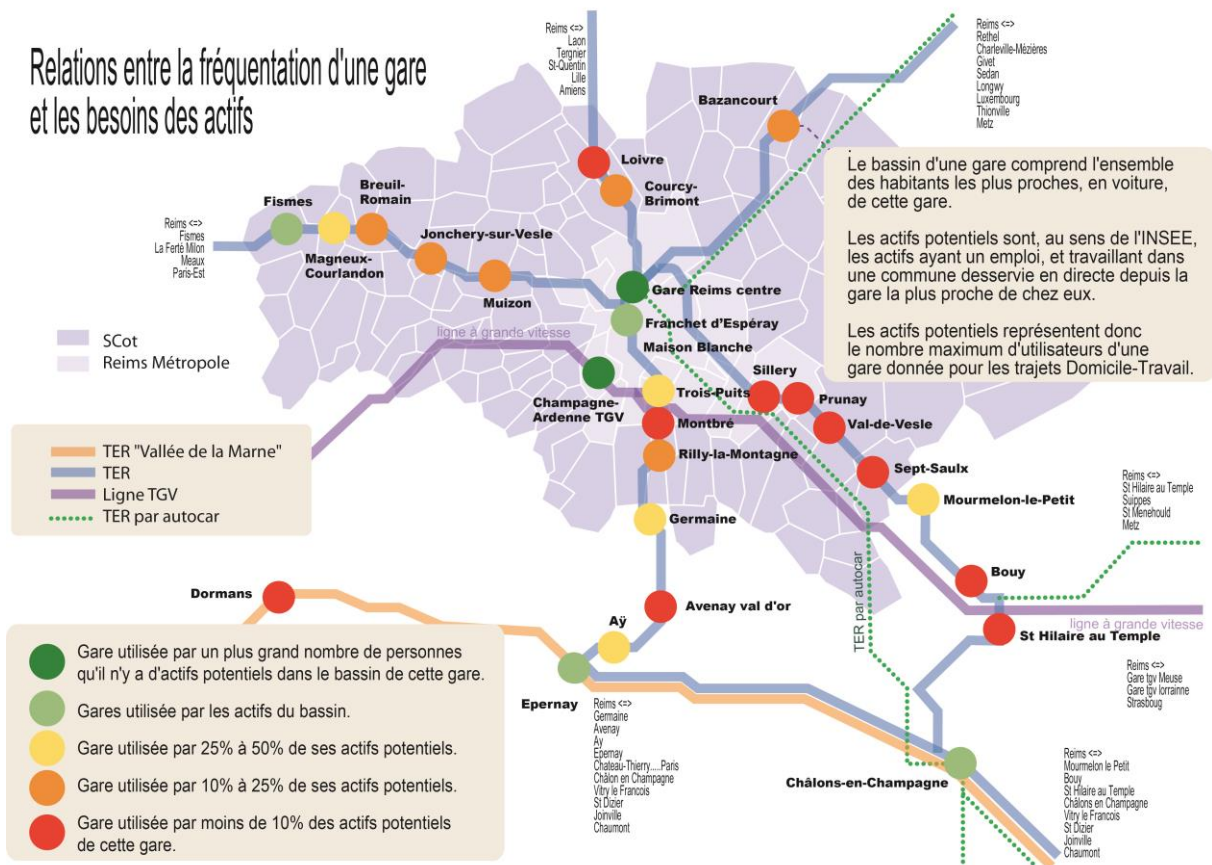
- entre 50 000 et 60 000 voyageurs pour la gare de Reims centre en ce qui concerne le trafic TER,
- 5 000 pour champagne Ardenne TGV, 4 000 à Fismes,
- un peu moins de 3 000 à Bazancourt et 2 000 à Jonchery-sur-Vesle.
- moins de 100 voyageurs en moyenne/semaine à Montbré, Trois-Puits, Sillery et Sept-Saulx.

Le flux de voyageurs TGV n'est pas communiqué officiellement. Il est estimé à 3,7 millions de voyageurs pour la gare de Reims-Centre

(Source : réseau des Agences – Document Gares et connexions), Sources et réalisation : SNCF 2013 et AUDRR 2014

Sources et réalisation : Bureau d'études ITEM et AUDRR 2014

Relations entre la fréquentation d'une gare et les besoins des actifs



Les actifs potentiels d'une gare sont l'ensemble des habitants proche de cette gare, et travaillant dans une commune desservie en directe. Seules 4 gares et haltes (en vert) sont attractives pour les actifs travaillant dans des communes desservies en directe depuis ces gares et haltes. En revanche, un fort potentiel d'attractivité pourrait être développé pour 14 gares et haltes (orange et rouge).

Parmi l'ensemble des gares et haltes du territoire, la gare de Champagne Ardenne TGV présente une caractéristique particulière du fait de :

- une desserte proposée à l'échelle nationale,
- l'interconnexion avec les réseaux de TC urbains,
- l'interconnexion avec les réseaux TER,
- le développement à proximité d'une zone d'activité à rayonnement régional, avec l'implantation future d'un pôle de santé notamment.

Au-delà de la question du maillage du territoire, le réseau ferré rémois est un réseau dynamique et attractif, dialoguant avec plusieurs échelles de territoire – locales et nationales. Les réponses aux besoins de déplacements des habitants du SCot est néanmoins variable en fonction des gares et haltes considérées.

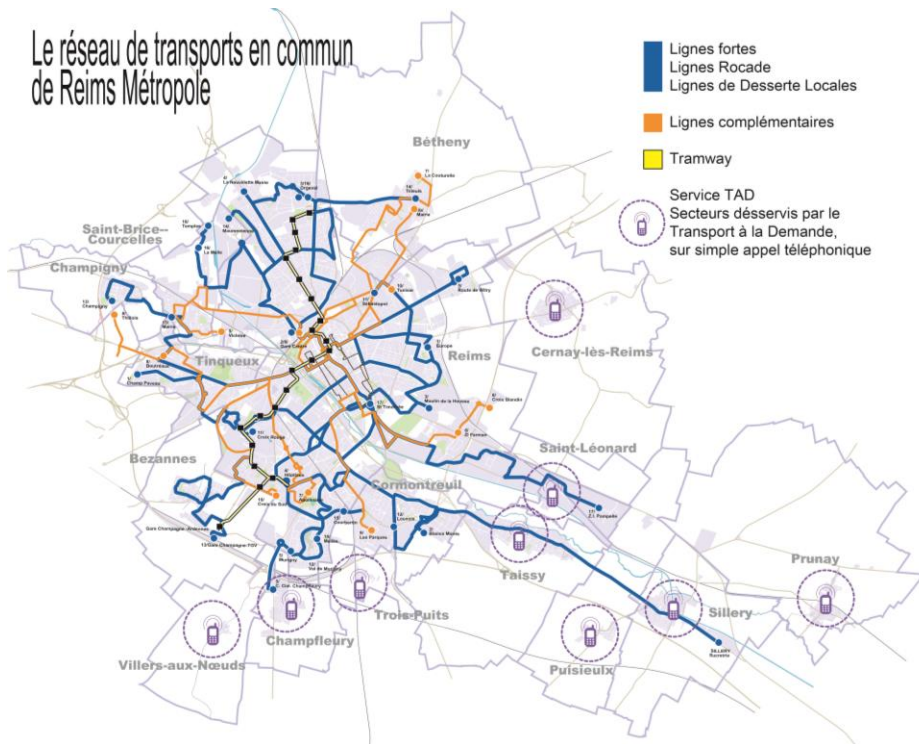
A partir de 2 indicateurs, la fréquentation et la part des usagers de chaque gare au regard des actifs potentiels, il semble que le réseau ferré rémois soit à 2 vitesses : avec des haltes attractives et fréquentées d'un côté, et des haltes à développer de l'autre.

Enfin, la question de l'attractivité du réseau ferré semble fortement dépendre des conditions de déplacements sur les autres réseaux notamment routiers pour y accéder.

Les autres modes de déplacement collectifs

Les transports en commun urbains

Sources et réalisation : CITURA septembre 2013 et AUDRR 2014



Le périmètre des transports urbains de Reims Métropole couvre l'ensemble des communes de l'agglomération. Sur ce territoire, les services de transports en commun s'appuient sur une offre multimodale :

- Une ligne de tramway (Nord/Sud), en site propre, reliant les quartiers d'habitats denses, et desservant les gares TGV et le centre-ville : environ 40 000 voyageurs par jour (*en moyenne sur l'année 2012 – Bilan LOTI intermédiaire*).
- Un réseau de Bus, s'appuyant sur le réseau de voiries communales. Il se répartit en lignes dites fortes - *c'est-à-dire desservant des zones denses en termes d'habitats et d'emplois* – en ligne dites de rocades et de dessertes locales – *c'est-à-dire des lignes de desserte de la périphérie de l'agglomération, qui ne la traversent pas* – en lignes dites complémentaires, en appuie des lignes fortes - *qui complètent la desserte des zones les plus denses (habitats et emplois)*.
- Un réseau de transport à la demande (TàD), constitué de véhicules de transport de personnes de 9 places. Il permet la desserte des communes de l'agglomération se situant au-delà des terminus des bus : 2 000 voyageurs en 2 mois suite au lancement de l'offre de service.

En 2012, le réseau de transports en commun de Reims Métropole (hors TàD), c'est :

- 33,8 millions de voyages (en progression depuis 2010),
- 7,7 millions de kilomètres parcourus (stable),
- 157 bus + 18 véhicules avec le tramway + 11 minibus = 186 véhicules.

Source : Annuaire du CERTU

Les cars départementaux et régionaux

Les réseaux de cars départementaux couvrent principalement les besoins de transport des enfants scolarisés, ainsi qu'à la marge, des actifs.

5 lignes du Conseil général circulent sur le territoire du SCoT, toutes reliées à Reims et sa gare centrale.

Une ligne de car spécifique, gérée par la Région, complète le réseau de desserte par car avec une ligne régionale, le *TransChampagneArdenne*, de Reims à Troyes (voir carte du volet ferré).

L'organisation de l'intermodalité

A l'échelle de l'agglomération rémoise, une gare routière « de fait » se trouve place Saint Symphorien, au cœur de Reims. Elle permet l'interconnexion entre le réseau départemental et le réseau de transports en commun urbains.

L'outil appelé Vitici, disponible en ligne, permet de connaître tous les modes de transports, les trajets et les horaires pour un déplacement donné : <http://www.vitici.fr/>.

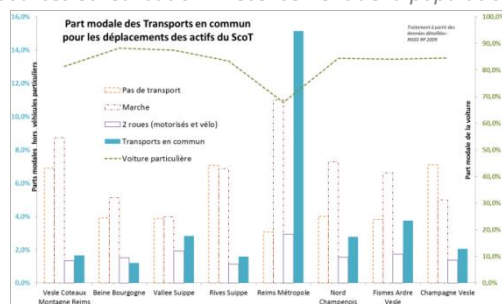
Les usages de déplacements collectifs

Services de transports pour les personnes à mobilité réduite

Le conseil général de la Marne a mis en place le service Mobuly, qui couvre la totalité du périmètre du SCoT (hors Reims), y compris les trajets dont soit l'origine soit la destination concerne une commune de Reims Métropole, et y compris les trajets de Reims à Thillois.

Reims Métropole propose le service Tréma, qui couvre l'ensemble des besoins de déplacements au sein de l'agglomération à 16 communes. En 2012, ce sont plus de 111 000 voyages qui ont été effectués par Tréma.

Sources et réalisation : Recensement de la population INSEE 2009 et AUDRR 2014



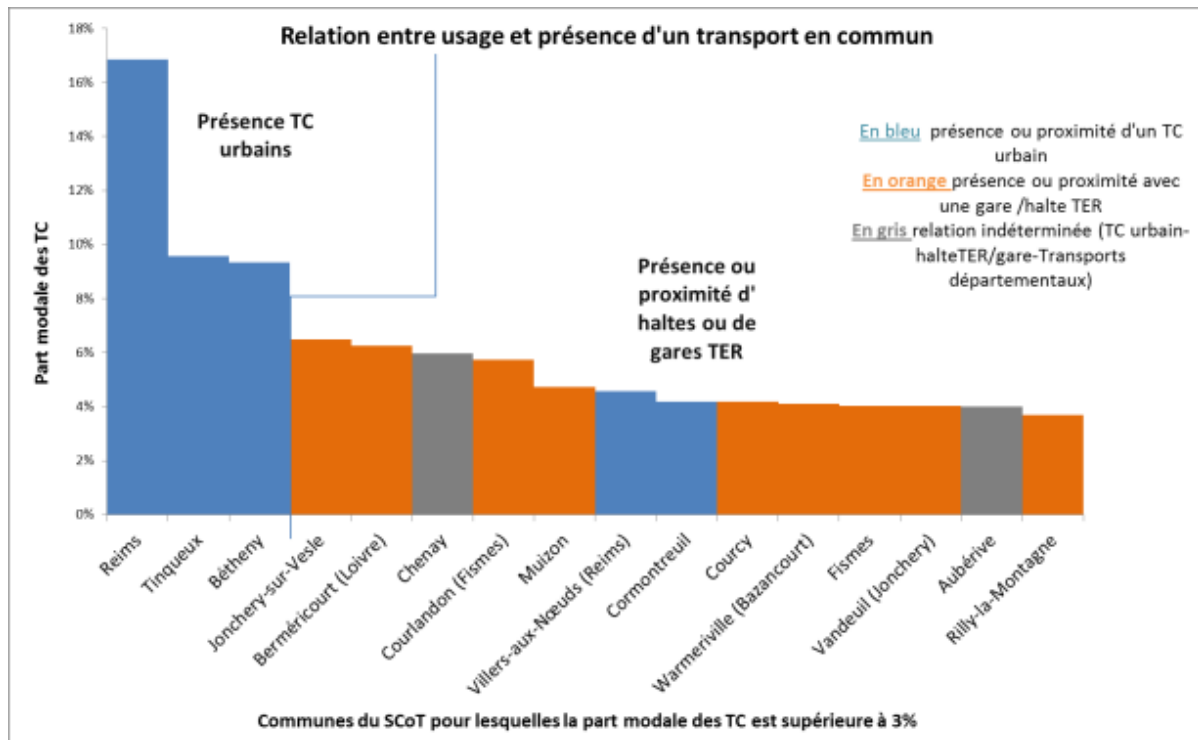
Le graphique ci-contre intègre le transport de personnes par voies ferrées dans la catégorie des transports en commun.

Hors Reims Métropole, où la part des transports collectifs pour les déplacements Domicile-Travail est de 15%, l'usage des transports en commun ne dépasse pas 4% pour les autres secteurs du SCoT rémois.

De nombreux facteurs peuvent expliquer ce phénomène : l'offre, la part des captifs dans la population, les zones desservies...

Les déterminants pour l'usage des transports en commun

Sources et réalisation : Recensement de la population INSEE 2009 et AUDRR 2014



Si on analyse l'usage des transports en commun par commune du SCoT, on constate que c'est avant tout la présence de transport collectif en milieu urbain qui favorise l'usage de ce mode.

En second lieu, on constate également que la présence dans la commune ou dans une commune immédiatement voisine d'une halte ou d'une gare TER favorise l'usage du train.

Malgré tout, la part modale des TC reste faible sur l'ensemble du SCoT. Il semblerait que la présence ou la proximité des transports en commun (urbain et TER) ne soit pas suffisante pour inciter les actifs à les utiliser, car toutes les communes du SCoT possédant une halte TER n'apparaissent pas sur ce graphique. Les rabattements routiers vers les haltes, les stationnements, et l'organisation des réseaux semblent demeurer des facteurs essentiels pour favoriser l'usage des TC.

L'organisation du territoire du SCoT en matière de transport en commun (hors réseau ferré) peut se lire à plusieurs niveaux :

- un réseau métropolitain desservant les communes du périmètre des transports urbains,
- un réseau de transport organisé par le département à destination des publics scolarisés et des actifs,
- une ligne TER « terrestre ».

L'usage des transports en commun ne dépend pas uniquement de l'organisation des réseaux et infrastructures y afférents, mais également de facteurs multiples :

- les choix/contraintes économiques (population captive des transports...)

- - la présence de TC urbains ; d'une offre départementale, régionale ; la présence d'une halte/gare TER.
- - l'organisation et la hiérarchisation des réseaux parallèles, notamment routiers.
- - l'organisation des rabattements et de l'intermodalité.

Le développement des mobilités alternatives

Les véhicules électriques

Afin d'accompagner la croissance du marché des véhicules électriques, certains acteurs privés ont implanté des bornes de recharge en lien avec leurs activités. On comptabilise ainsi sur le Pays rémois :

- 3 bornes de recharges en gare de Reims Centre,
- 3 bornes en gare de Champagne-Ardenne TGV,
- 5 bornes accessibles réparties sur 2 centres commerciaux et un concessionnaire automobile.

Le covoiturage

A l'heure actuelle, plusieurs aires informelles semblent exister sur le territoire :

- au sud de l'agglomération rémoise, sur un parking d'un centre commercial proche de la commune de Champigny et de Taissy
- en gare de Reims-centre,
- de manière diffuse et spontanée, en fonction des besoins des covoitureurs (René Tys, le CHU, Croix-rouge, Bezannes TGV...).

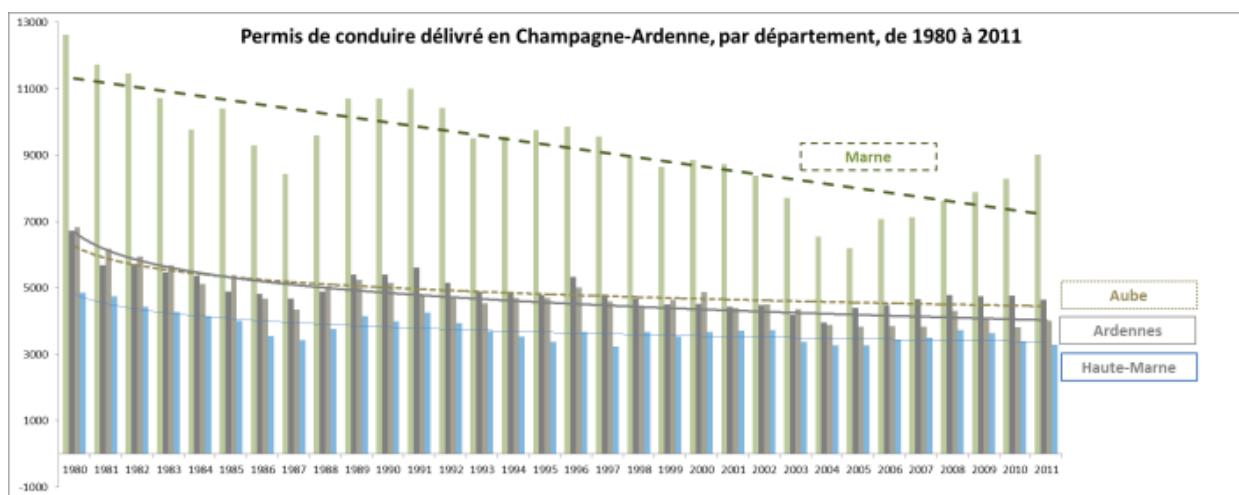
Le numérique

Les réseaux et infrastructures numériques permettent également aux usagers de déléguer une partie de leur mobilité à des acteurs privés.

Par exemple, l'achat en ligne et la livraison à domicile engendre des déplacements effectués tout au long de la chaîne logistique. L'utilisateur en revanche ne s'est pas déplacé pour effectuer son achat.

Le phénomène de mobilités déléguées est largement supporté par le transport de marchandises sur notre territoire. En effet, bien que l'utilisateur d'internet ne se déplace plus pour une partie de ses achats, il délègue ses déplacements à une entreprise de transport qui préférera transporter des volumes importants.

Les tendances et nouveaux services liés aux mobilités



Sources et réalisation : INSEE et AUDRR 2014

Un phénomène de désaffection relative de la jeune génération pour le permis de conduire s'observe aux Etats-Unis, en Suède, en Norvège, en Angleterre, au Canada, au Japon et en France, y compris dans la Marne. Cette désaffection ne touche pas les tranches d'âges supérieures à 25 ans. Cependant, il est notable que le désintérêt des jeunes pour le permis touche des pays où le marché automobile est fortement développé.

Ce phénomène s'explique, entre autres, par un mouvement de retour à l'urbain de la part de la jeune génération en lien avec un mode de vie quotidien ancré dans la proximité : outils numériques connectés / colocation / développement de l'économie du partage...

En parallèle, la notion de services liés aux mobilités gagne du terrain, notamment en ce qui concerne :

- les infrastructures routières, qui tendent à s'adapter notamment aux pratiques de covoiturage en proposant des aires d'accueil spécifiques.
- le réseau ferré, avec le développement de commerces et services en gares et à bord des trains.

Ainsi, on peut trouver en gare de Reims centre un service de conciergerie ou encore un service de cours d'anglais dans les TGV Reims-Paris.

Les évolutions constatées dans le domaine des mobilités sont de deux ordres :

- Une évolution dans la façon d'appréhender les infrastructures. Elles ne sont plus simplement des supports aux déplacements mais également des espaces de services.
- Une évolution des façons de se déplacer elles-mêmes : la voiture particulière peut être partagée (covoiturage) ; certains déplacements particuliers peuvent être délégués grâce aux outils numériques.

La dépendance à la voiture en évolution

Plus de ménages sans voiture

Entre 1999 et 2008, la proportion de ménages non équipés d'une voiture augmente légèrement au sein du SCoT, passant de 21,4 à 21,8 %. Cette évolution contraste avec celle constatée dans le département, dans la région ou même en France de province. Par contre, tout comme dans ces territoires, le nombre de ménages équipés d'une seule voiture diminue et le nombre de ménages équipés de deux voitures ou plus augmente. Mais au sein du SCoT, ces évolutions sont moins marquées. Ainsi la part des ménages multiéquipés progresse de 0,9 point entre 1999 et 2008 tandis que dans la Marne ou la région Champagne-Ardenne, elle augmente respectivement de 1,7 et 3,5 points.

Les ménages du SCoT restent, en 2008, moins souvent équipés en voiture que leurs homologues de la Marne, de la région ou de la France de province. Ainsi moins de 78,2 % des ménages du SCoT possèdent une automobile contre 81,3 % des ménages de la Marne, 81,7 % des ménages de Champagne-Ardenne et 83,6 % de ceux de France de province.

Répartition des ménages du SCoT selon l'équipement en automobile en 1999 et en 2008

2008									
Aucune voiture		Une voiture		Deux voitures ou plus		Total			
Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%		
28 172	21,8	63 389	49,0	37 719	29,2	129 280	100,0		

1999									
Aucune voiture		Une voiture		Deux voitures ou plus		Total			
Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%		
25 628	21,4	60 006	50,2	33 854	28,3	119 488	100,0		

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

Répartition des ménages selon l'équipement en automobile dans le SCoT, la Marne, la région Champagne-Ardenne et la France de province en 2008

	Aucune voiture	Une voiture	Deux voitures ou plus	Total	
SCoT	21,8	49,0	29,2	100,0	
Département de la Marne	18,7	48,0	33,3	100,0	
Région Champagne-Ardenne	18,3	47,6	34,1	100,0	
France de province	16,4	47,2	36,4	100,0	

Source : Insee, recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire

Évolution de la répartition des ménages selon l'équipement en automobile dans le SCoT, la Marne, la région Champagne-Ardenne et la France de province entre 1999 et 2008

	Aucune voiture	Une voiture	Deux voitures ou plus	Total	
SCoT	0,3	-1,2	0,9	0,0	
Département de la Marne	-0,4	-1,3	1,7	0,0	
Région Champagne-Ardenne	-1,3	-2,2	3,5	0,0	
France de province	-2,2	-1,6	3,8	0,0	

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2008, exploitations complémentaires

Compte-tenu de la forte présence, dans la ville-centre, des personnes âgées et des ménages d'étudiants, mais aussi de la présence des transports en commun, le taux d'équipement des ménages est moins élevé à Reims. Ainsi, 28,2 % des ménages rémois ne possèdent pas de véhicules. Les taux d'équipement sont particulièrement élevés dans les trois premières couronnes périurbaines, où plus de 92 % des ménages possèdent une voiture. Ce sont aussi dans ces espaces que les ménages sont le plus souvent multiéquipés : plus d'un ménage sur deux possède, dans ces couronnes, au moins deux véhicules.

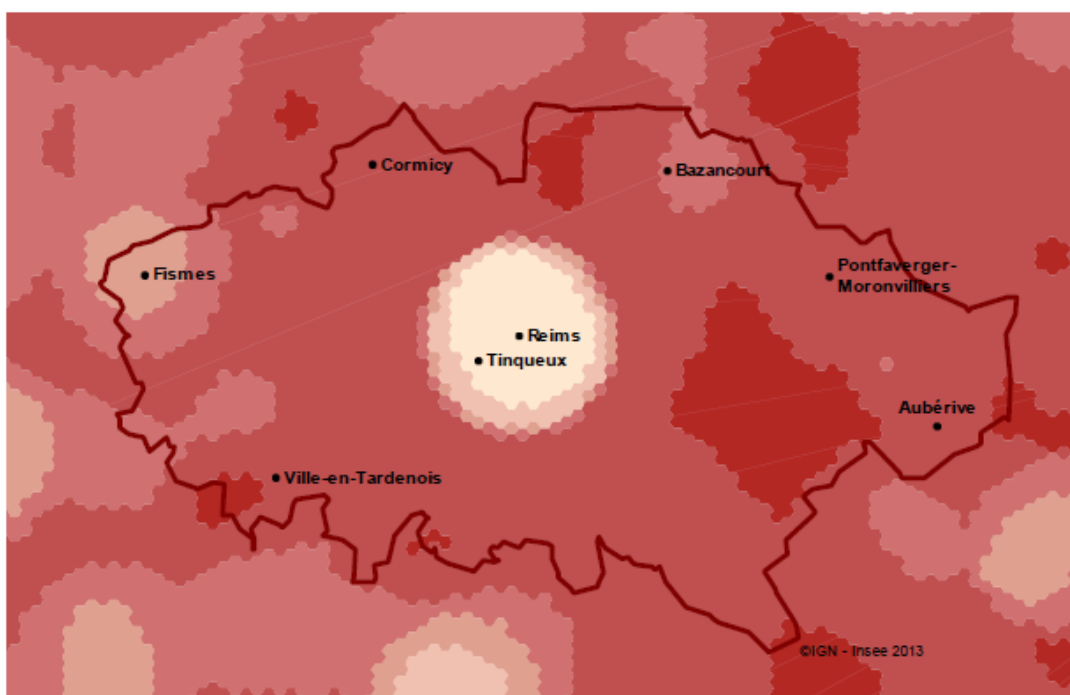
Répartition des ménages du SCoT selon l'équipement en automobile et l'espace de résidence en 2008

Lieu de résidence	Aucune voiture		Une voiture		Deux voitures ou plus		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
unité urbaine rémoise	25 921	26,0	52 307	52,4	21 660	21,7	99 888	100,0
Reims	24 823	28,2	46 637	52,9	16 701	18,9	88 161	100,0
Autres communes	1 098	9,4	5 669	48,3	4 959	42,3	11 726	100,0
moins de 15mn	387	5,8	2 532	37,8	3 784	56,5	6 704	100,0
de 15 à moins de 20mn	584	6,9	2 934	34,9	4 891	58,2	8 409	100,0
de 20 à moins de 25mn	593	7,4	2 911	36,5	4 483	56,1	7 987	100,0
25mn ou plus	687	10,9	2 704	43,0	2 901	46,1	6 292	100,0
SCoT rémois	28 172	21,8	63 389	49,0	37 719	29,2	129 280	100,0

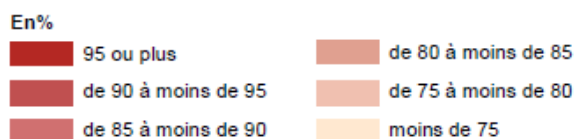
Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Part des ménages équipés d'au moins une voiture en 2008

Carte lissée dans un rayon de 7 kilomètres



Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire



Entre 1999 et 2008, le taux d'équipement progresse dans tous les espaces, sauf sur Reims où la part des ménages sans voiture passe de 26,6 à 28,2 %. La progression la plus forte concerne la 4^e couronne périurbaine où la part des ménages équipés gagne 2,7 points. La part des ménages multi-équipés a légèrement augmenté dans tous les espaces sauf à Reims où il diminue légèrement.

Répartition des ménages du SCoT selon l'équipement en automobile et l'espace de résidence en 1999

Lieu de résidence	Aucune voiture		Une voiture		Deux voitures ou plus		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
unité urbaine rémoise	23 237	24,8	50 149	53,5	20 337	21,7	93 723	100,0
Reims	22 187	26,6	45 182	54,3	15 893	19,1	83 262	100,0
Autres communes	1 050	10,0	4 967	47,5	4 444	42,5	10 461	100,0
moins de 15mn	371	6,5	2 204	38,4	3 163	55,1	5 738	100,0
de 15 à moins de 20mn	618	8,2	2 605	34,4	4 339	57,4	7 562	100,0
de 20 à moins de 25mn	660	9,4	2 598	37,0	3 764	53,6	7 022	100,0
25mn ou plus	742	13,6	2 450	45,0	2 251	41,4	5 443	100,0
SCoT rémois	25 628	21,4	60 006	50,2	33 854	28,3	119 488	100,0

Source : Insee, recensement de la population 1999, exploitation complémentaire

L'équipement en automobile augmente avec le nombre d'actifs occupés du ménage

L'équipement en automobile ne dépend pas que du lieu de résidence, il est aussi fonction du nombre d'actifs qui composent le ménage. En effet, 40,6 % des ménages sans actif occupé ne possèdent pas de voiture.

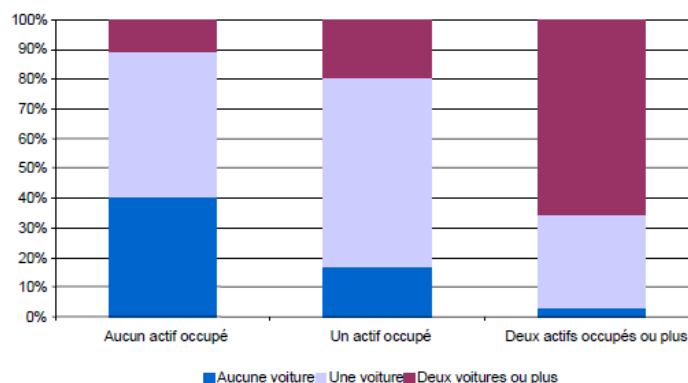
Seuls 16,9 % des ménages avec un actif occupé et 2,8 % des ménages avec au moins deux actifs occupés sont dans cette situation. Les ménages avec un actif occupé possèdent majoritairement une voiture (63,9 %) alors que les ménages avec au moins deux actifs occupés sont pour la plupart multi-équipés.

Répartition des ménages du SCoT selon le nombre d'actifs occupés et le nombre de voiture en 2008

	Aucune voiture		Une voiture		Deux voitures ou plus		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Aucun actif occupé	19 777	40,6	23 718	48,7	5 220	10,7	48 716	100,0
Un actif occupé	7 373	16,9	27 881	63,9	8 396	19,2	43 650	100,0
Deux actifs occupés ou plus	1 022	2,8	11 789	31,9	24 103	65,3	36 914	100,0
SCoT rémois	28 172	21,8	63 389	49,0	37 719	29,2	129 280	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Répartition des ménages du SCoT selon le nombre d'actifs occupés et le nombre de voiture en 2008



Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

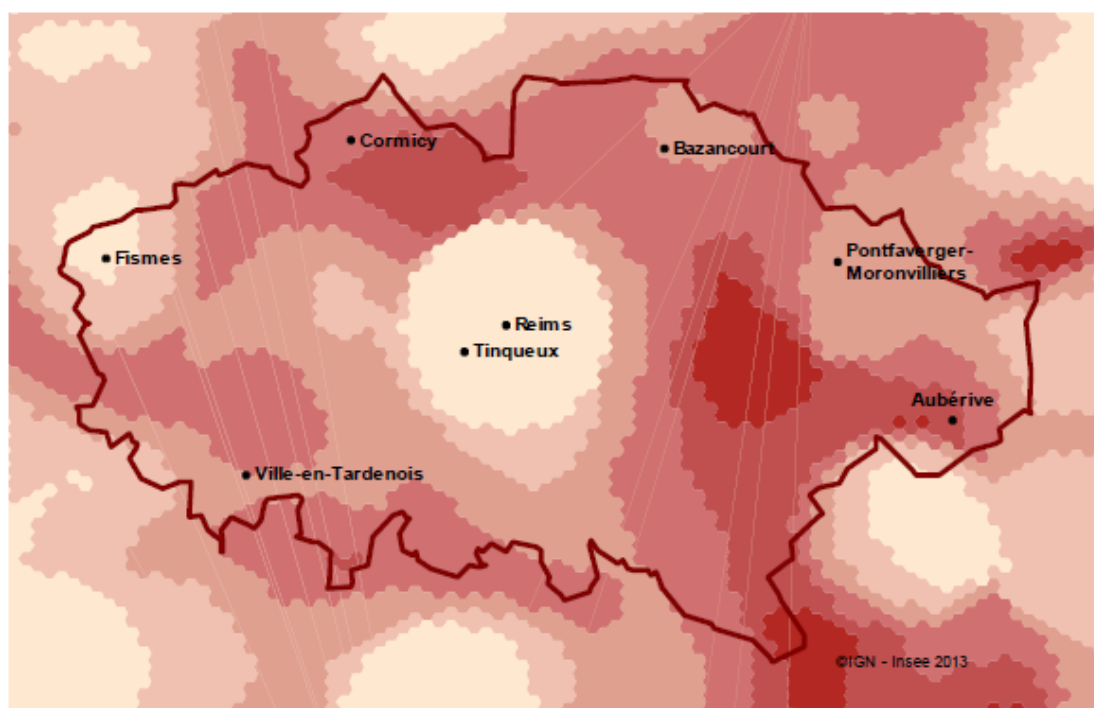
La localisation des ménages et leur composition, en nombre d'actifs occupés, qui influent sur l'équipement en automobile, se conjuguent puisque les ménages avec deux actifs occupés au moins sont plus fortement présents dans les couronnes périurbaines. Dans la 2^e et 3^e couronnes périurbaines, ils représentent près d'un ménage sur deux alors qu'ils ne rassemblent qu'un peu plus d'un ménage sur cinq dans la ville-centre.

Répartition des ménages du SCoT selon le nombre d'actifs occupés et l'espace de résidence en 2008

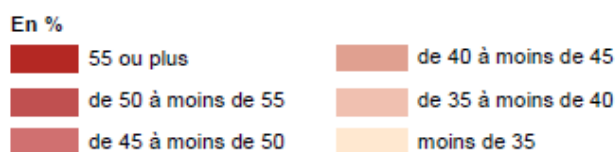
Lieu de résidence	Aucun actif		Un actif		Deux actifs ou plus		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
unité urbaine rémoise	40 173	40,2	36 104	36,1	23 611	23,6	99 888	100,0
<i>Reims</i>	36 033	40,9	32 758	37,2	19 370	22,0	88 161	100,0
<i>Autres communes</i>	4 140	35,3	3 345	28,5	4 241	36,2	11 726	100,0
moins de 15mn	2 021	30,1	1 762	26,3	2 921	43,6	6 704	100,0
de 15 à moins de 20mn	2 411	28,7	2 030	24,1	3 968	47,2	8 409	100,0
de 20 à moins de 25mn	2 170	27,2	2 012	25,2	3 805	47,6	7 987	100,0
25mn ou plus	1 941	30,8	1 742	27,7	2 609	41,5	6 292	100,0
SCoT rémois	48 716	37,7	43 650	33,8	36 914	28,6	129 280	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

Part des ménages avec au moins deux actifs occupés en 2008 Carte lissée dans un rayon de 7 kilomètres

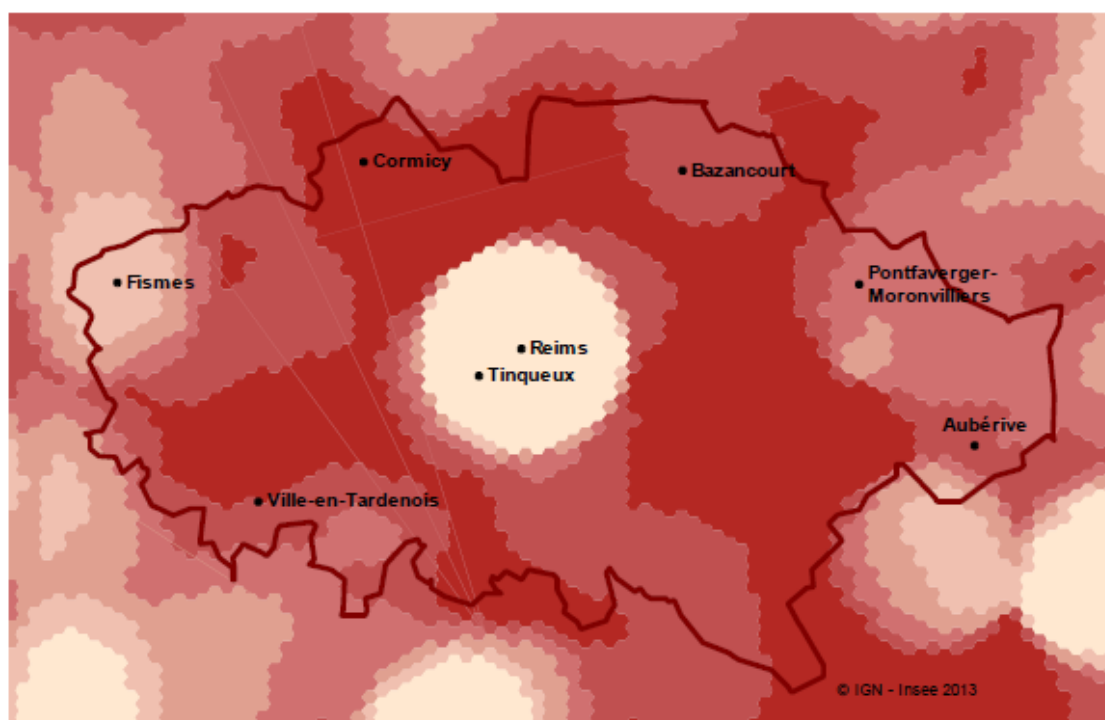


Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire



Part des ménages multi-équipés en 2008

Carte lissée dans un rayon de 7 kilomètres



Source : Insee, recensement de la population 2008, exploitation complémentaire

En %

Moins de 25

de 25 à moins de 30

de 30 à moins de 35

de 35 à moins de 40

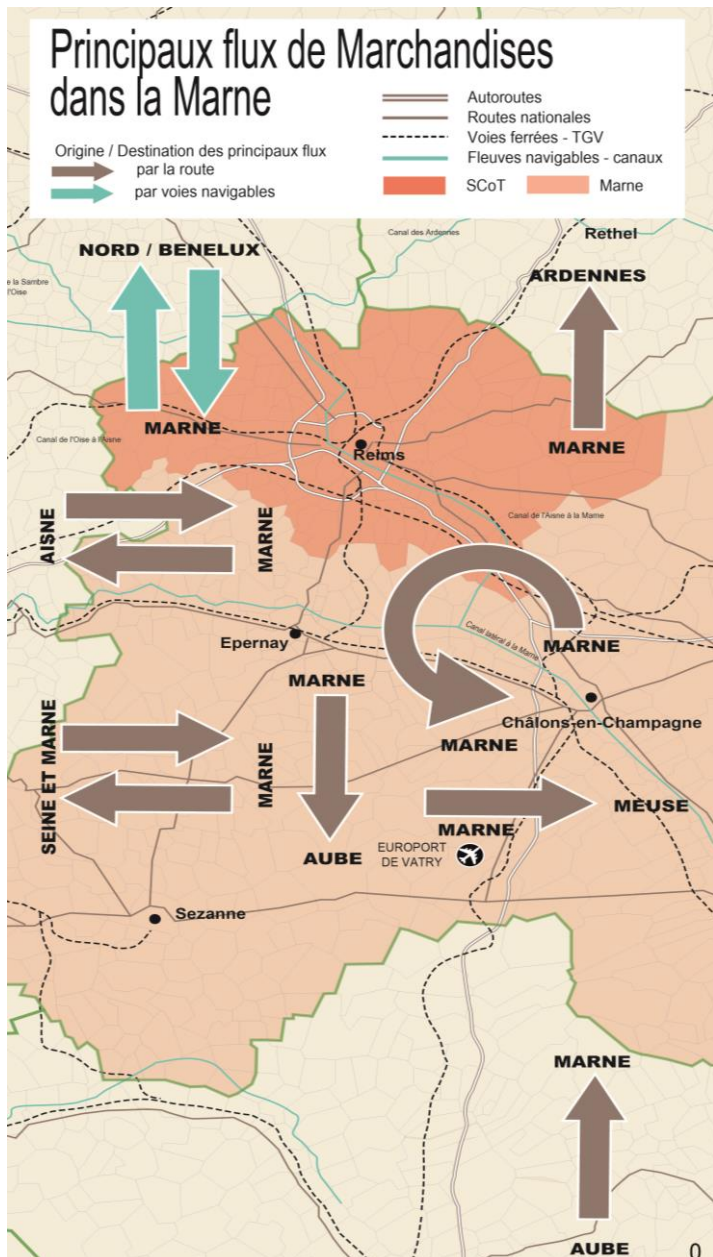
de 40 à moins de 45

45 ou plus

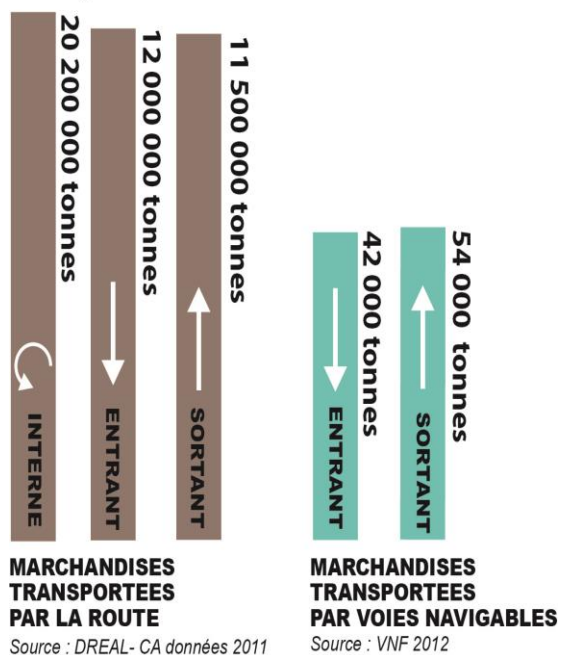
Des marchandises en mouvement au sein du bassin de vie

Le transport de marchandises et l'intermodalité

Sources et réalisation : AUDRR 2014



Principaux tonnages de Marchandises transportés dans la Marne



Le transport de marchandises sur le territoire du SCoT de la région rémoise peut être potentiellement accueilli par tous les types d'infrastructures : routières, ferrées, fluviales. En ordre de grandeur, il concerne, par la route, environ 12 millions de tonnes entrantes et sortantes du territoire marnais et 20 millions de tonnes circulant au sein de ce territoire.

Par voie fluviale, le transport de marchandises concerne environ 100 000 tonnes chargées ou déchargées dans la Marne.

Le SCoT rémois compte notamment un port industriel principal (le Port Colbert).

Ainsi, on peut constater une différence importante entre les volumes transportés par la route et ceux transportés par voie fluvial.

Les données concernant le fret ferroviaire ne sont pas connues.

Deux axes semblent supporter une part importante du transport de marchandises par la route :

- l'axe Reims/Châlons : les poids lourds représentent près d'un tiers des flux sur la D944 et 15% des flux sur l'A4.
- l'A26 : les poids lourds représentent 20% du trafic.

Au regard de ce constat, la diversité d'infrastructures du pays rémois offre la possibilité d'organiser et de hiérarchiser le transport de marchandises. A partir d'une observation des réseaux, des nœuds d'intermodalité potentiels peuvent ainsi être identifiés :

- au Nord (interactions TER/Canal proche de Courcy) pour notamment envisager la desserte du nord rémois ;
- au Sud-Est (Saint Léonard-Zone Farman de Reims) ;
- à l'Ouest de la ville-centre (Le port Colbert).

En termes d'usage, nous pouvons observer des spécificités sur le territoire rémois du fait des productions agri-viticoles.

- Production betteravière : dans la Marne, environ 5 millions de tonnes (Source : Agreste 2011) sont produites et transportées à l'intérieur du territoire vers les distilleries de Bazancourt et Sillery. Environ 450 000 tonnes de sucres sont produites par ces sucreries, et principalement exportées en dehors du département.
- Production de Champagne : la production de raisins dans la Marne concerne 24 000 hectares pour un rendement de 9 200 kg à l'hectare. C'est donc environ 221 000 tonnes de raisins circulant à l'intérieur du département, et 270 Millions de bouteilles exportées en France et à l'international (2012 - CIVC).

Sources et réalisation : Recensement Agricole 2000 et 2010 et AUDRR 2014

TOTAL 2010		dont Grandes cultures 2010	dont Maraîchages et Horticultures 2010	dont Viticultures 2010	dont Polycultures, Polyélevages 2010
Exploitations 2010	3113	294	3	1330	11
Superficie agricole utile 2010	82935	35327	11	8418	518

Les 2 principales cultures agricoles du SCoT proviennent d'une part des Grandes cultures, et d'autre part de la viticulture.

Le transport de ces produits agricoles à l'intérieur du territoire du SCoT est donc un facteur prépondérant. C'est une activité saisonnière (dépendant des récoltes) mais aussi annuelle (exportations), et primordiale pour le développement économique.

Cette activité est également supportée par 2 types de flux :

- les flux agricoles (machines agricoles) circulant au sein et entre les exploitations,
- les flux de poids lourds, circulant entre les lieux de stockage, les lieux de transformation, et les autres territoires.

Hors transit, les principales marchandises transportées par voies fluviales concernent les matériaux de constructions, les produits métallurgiques (pour la plus grande part) et les denrées agricoles.

Les flux de marchandises liés aux zones d'activités

Les zones d'activités et zones industrielles de l'agglomération rémoise sont des pôles d'attraction pour le transport de marchandises.

Parmi ces zones, 2 peuvent être identifiées pour leurs spécificités :

- La zone d'accueil des poids lourds située au sein de la zone d'activité Farman est un nœud routier structurant pour l'agglomération, et renforcé par le développement de la zone de Croix Blandin et la connexion à l'A34.
- La zone d'activité du port Colbert à Reims, étendue à la zone d'activité des Coides de Saint-Brice-Courcelle et de la zone commerciale de la Croix Maurencienne. Cet ensemble accueille diverses activités économiques (industrielles, artisanales et commerciales) ; il est connecté avec le réseau fluvial ainsi qu'à l'A26.

Les flux de marchandises en milieu urbain

Le secteur économique du transport de marchandises par la route est un secteur concurrentiel, peu structuré à grande échelle, et organisé au niveau local en fonction des acteurs et des besoins. Ainsi, différentes plateformes logistiques existent sur le territoire rémois ; ces plateformes appartiennent à des entreprises privées : France Express Zone Farman - Kuehne Nagel Road à Cormontreuil ...

En conséquence, chaque entreprise (client et/ou transporteur) organise la gestion de ses ruptures de charges et de ses livraisons en fonction de son marché.

La livraison de marchandises en milieu urbain s'effectue donc au gré des besoins. Cette organisation montre ses limites dans le cœur d'agglomération, où différentes problématiques se conjuguent :

- qualités de l'air,
- réduction du niveau de bruits,
- réappropriation de l'espace public par les habitants,
- organisation de la voirie,
- prix du foncier ...

A l'échelle du SCoT de la région rémoise, le transport de marchandises concernent 2 grandes catégories de produits transportés :

- les produits agricoles, qui se déclinent en 2 sous-catégories : la production issue des grandes cultures de plaine et la production de champagne.
- les autres produits, qui se déclinent en autant de sous-catégories : matériaux liés au BTP, messagerie, biens de consommation...

Le transport de marchandises a également lieu à différentes échelles :

- flux agricoles dans les exploitations ;
- flux de poids lourds vers les lieux de productions, de stockage (rupture de charges) ;
- les exportations et importations.

Il est également supporté par 4 types d'infrastructures : les chemins agricoles, la route, le fer et le fluvial.

Enfin, le transports de marchandise est atomisé, et dépend des choix de chaque acteur de la chaîne logistique.

LES ENJEUX TERRITORIAUX

- **Comment renforcer l'accessibilité de certains pôles structurants au sein du pays rémois afin d'éviter la traversée de l'agglomération rémoise ?**
- **Comment réguler et répartir les flux sur l'ensemble des infrastructures existantes afin de fluidifier le trafic aux entrées d'agglomération et renforcer l'accessibilité de la ville-centre ?**
- **De quelle façon organiser et aménager, à l'échelle métropolitaine, des espaces de stationnement afin de favoriser l'intermodalité ?**
- **Comment améliorer l'attractivité générale du réseau ? Quelles sont les haltes et gares TER qui présentent des enjeux majeurs pour les mobilités sur le territoire ?**
- **Comment organiser les rabattements et les stationnements pour favoriser les transferts modaux et l'intermodalité ?**
- **Par quel(s) moyen(s) améliorer l'identification des offres et des services existants sur le territoire ?**
- **Comment renforcer l'intermodalité à l'échelle du territoire du SCoT ?**
- **Quel(s) outil(s) mettre en œuvre pour prendre en compte les besoins capacitaires et l'aspect saisonnier du transport de marchandises agricoles ?**
- **Comment améliorer la qualité de vie des riverains, notamment dans les zones périurbaines ?**
- **Comment organiser la desserte du cœur d'agglomération ?**
- **Comment fédérer les acteurs du secteur afin d'organiser la mutualisation de plateformes d'échanges et ainsi développer une offre multimodale pour le transport de marchandises (nœuds intermodaux : FRETS routier, fluvial et ferré) ?**
- **Quel(s) outil(s) mettre en œuvre pour identifier les lieux, les usages et les besoins de mobilités alternatives ?**
- **Comment adapter les infrastructures à ces nouveaux usages ?**

Les besoins territoriaux

Les précautions d'usage

Les estimations en besoin notamment en logement sont basées sur des indicateurs représentatifs de la dynamique d'évolution du parc de logements et des ménages sur les territoires. C'est-à-dire la prise en compte des tendances récentes mettant en exergue :

- La projection des besoins liés au desserrement des ménages constituée par l'évolution du nombre moyen de personnes par ménages et l'estimation de résidences supplémentaires, nécessaires au maintien de la même population, en partant de l'hypothèse que les comportements de décohabitation se prolongeront avec une tendance au desserrement avec 2,05 personnes par ménages à l'horizon du SCoT.
- L'estimation des besoins liés au renouvellement du tissu urbain mais aussi du potentiel d'utilisation des dents creuses mais en tenant compte d'un coefficient de rétention foncière aux alentours de 60% voire 100% sur certains sites.
- Les variations tiennent compte également de la vacance mais sachant que nous sommes dans un territoire détendu dont la vacance n'est qu'une vacance de rotation dans le parc de logements.

De ces hypothèses, le calcul des besoins en logements endogènes pour répondre aux divers besoins (décohabitation, renouvellement du parc ...) intègrent également la diminution de la taille des ménages et le vieillissement de la population. A ce besoin endogène, l'ambition du SCoT de la région rémoise est également de répondre aux besoins exogènes par l'accueil de nouvelles populations. Ces deux estimations des besoins en logement sont alors prises en compte et permettent en fonction de densité prédéfinies par le DOO de préciser les besoins en foncier.

Les besoins en matière d'habitat et d'équilibre social de l'habitat

En raison de la décohabitation, des divorces et de l'allongement de la vie, les besoins en logements sont supérieurs à la croissance démographique attendue. Ainsi, les projections estiment les besoins à 1200 logements annuels supplémentaires pour une croissance démographique amoindrie du fait des deux phénomènes conjugués de décohabitation et de vieillissement de la population.

S'il fallait auparavant moins de logements pour héberger 1000 habitants en 1975, ce ratio a depuis fortement évolué du fait de la décohabitation. Ainsi, même à population égale, le territoire devrait continuer à construire des logements afin d'accompagner les évolutions de la société.

La majorité de l'offre de logements publics est concentrée sur la ville de Reims et les communes situées en première couronne. Ainsi, Reims concentre la majorité des logements publics du SCoT. L'offre est quasi inexistante au-delà du périmètre du bassin rémois (seulement 6,5% de l'offre de logements publics est située en dehors de l'agglomération).

A l'échelle du SCoT, la répartition de l'offre est insuffisante pour permettre un parcours résidentiel sur l'ensemble du territoire et elle ne participe pas à l'organisation générale du territoire.

Les besoins en matière économique

Le diagnostic a souligné la diversité des activités économiques. Si les activités liées à la recherche et à l'innovation sont fortement valorisées en termes d'image, il ne faut pas oublier l'industrie traditionnelle, l'artisanat, le commerce et les services à la personne, les services aux entreprises, le tourisme, ou l'agri-viticulture. De ce fait, il s'agira de répondre aux besoins de l'ensemble des filières économiques. Pour cela, plusieurs enjeux sont à prendre en compte qui conduisent à estimer les besoins à 20 ans à 880 ha tout en ayant arrêté une orientation forte de non création de nouvelle zone commerciale de type métropolitain.

Les besoins en matière d'aménagement de l'espace

Au regard des estimations de développement démographique et économiques effectuées, les besoins en foncier sont estimés à 700 ha pour le développement du parc de logements et 880 ha au titre du développement des zones d'activités économiques.

Les besoins pour l'habitat et d'activités sont estimés en tenant compte des règles de densité fixées par le DOO. Ces estimations permettent une moindre consommation de l'espace agricole par rapport à une gestion au fil de l'eau.

Des espaces supplémentaires seront également nécessaires à la structuration des espaces urbains, autour des infrastructures de transports en commun en site propre ou ferrées notamment afin d'organiser le rabattement automobile et favoriser les pratiques des transports collectifs mais également l'offre en grands équipements de centralité et de proximité (124 ha).

De ce fait, l'enjeu est de tendre vers une organisation plus équilibrée des territoires, notamment pour réduire les besoins de déplacement et contribuer à la réduction du trafic automobile.

Pour cela, il faut notamment créer les conditions pour que se développent les fonctionnements de proximité (à l'échelle des secteurs et des bassins de vie locaux) notamment en matière de consommation courante, ou encore d'articulation entre emploi et logement, tout en conservant un fonctionnement unifié à l'échelle de tout le bassin pour certaines fonctions et activités structurantes. L'enjeu est plus largement de créer les conditions pour que les secteurs les plus urbains et les pôles d'emplois répondent mieux aux besoins de logements de leurs habitants et de leurs actifs afin de limiter le report de l'habitat vers les secteurs et les territoires ruraux et périurbains

Les besoins en matière d'agri-viticulture

L'agriculture du SCoT est marquée par une diminution importante de la surface agricole utile et du nombre des exploitations depuis 25 ans.

A l'échelle nationale, le constat de pertes de terres agricoles est également effectué. Or, la France entend demeurer un grand pays agricole et alimentaire, notamment pour conserver son indépendance alimentaire et pour les richesses que génère l'activité agricole (3ème rang mondial derrière les Etats-Unis et les Pays-bas).

Pour poursuivre son développement, le secteur agricole a besoin d'un maintien significatif des surfaces affectées à l'agriculture et de politiques publiques visant à maîtriser le développement de l'urbanisation. Par ailleurs, pour parer au stockage du foncier agricole, le secteur agricole a besoin de pérenniser les surfaces agricoles avec un stock incompressible de 115 000 ha à préserver en terres agricoles, naturelles et forestières. Ce stock s'obtient par volonté de préservation des espaces

agricoles, naturels et forestiers, en déduisant de l'artificialisation recensée (13 500 ha) à laquelle s'ajoutent les prévisions de consommation foncière à 20 ans (1704 ha), le tout déduit de la superficie totale du SCoT (130 000 ha)

L'inscription éventuelle d'espaces agricoles protégés pourrait contribuer à limiter les pratiques spéculatives et permettre une remise en exploitation d'espaces agricoles qui ne sont plus, aujourd'hui, exploités.

Enfin, la mise en place de politiques spatiales favorisant la pérennité d'activités maraîchères à proximité du centre urbain contribuerait à la réussite des politiques publiques mises en œuvre pour la promotion des filières courtes.

Les besoins en matière environnementale

La prise en compte des thématiques environnementales dans l'aménagement du territoire est de mieux en mieux assumée par les collectivités dans leurs documents d'urbanisme et dans leurs politiques d'aménagement. Les grands thèmes environnementaux sont également mieux compris en tant qu'élément à part entière dans les processus d'aménagement par l'ensemble des acteurs et des citoyens.

Une meilleure protection des ressources et une meilleure gestion des approvisionnements pourraient contribuer à la restauration de la qualité des eaux inscrite dans le SDAGE et du SAGE. Elles participeraient également à la sécurisation de la ressource et à sa qualité.

A ce titre, la protection des zones humides, des pratiques agricoles plus vertueuses vis-à-vis des rejets dans l'environnement, une plus grande attention portée à la conservation des environnements proches des milieux humides et notamment des ripisylves, sont autant de facteurs qui participeraient à la restauration de la qualité des eaux dans le périmètre du SCoT.

Ce qui conduit nécessairement au « gel » du foncier qui ne sera pas destiné aux activités agri-viticoles.

Les besoins en matière de déplacements

Les éléments du diagnostic font émerger un besoin renforcé de l'offre de transport en commun dans l'agglomération et sur l'ensemble du bassin rémois afin de construire un territoire durable axé sur une offre alternative à la voiture et à la dépendance énergétique.

Dans ce sens, ces éléments confortent également la nécessité d'inscrire un réseau de transport en commun en site propre à différentes échelles et selon différentes modalités. Un transport en commun en site propre pour la ville centre doit se structurer et un réseau de transport en commun en site propre à l'échelle de l'agglomération, s'appuyant sur les réseaux ferrés existants doit prolonger l'offre de la ville centre.

Par ailleurs, la nécessité de finaliser la structuration du réseau routier du bassin autour d'un centre urbain (ring/périphérique) est posée comme un scénario envisageable pour fluidifier le transit.

Le développement des communes et des quartiers doit également s'inscrire dans un principe de ville de proximité : services et commerces pour satisfaire les besoins quotidiens, liaisons douces (marche

à pied, vélo..) organisées et sécurisées pour permettre à tous de se déplacer autrement. Il s'agit d'articuler urbanisme et déplacements.

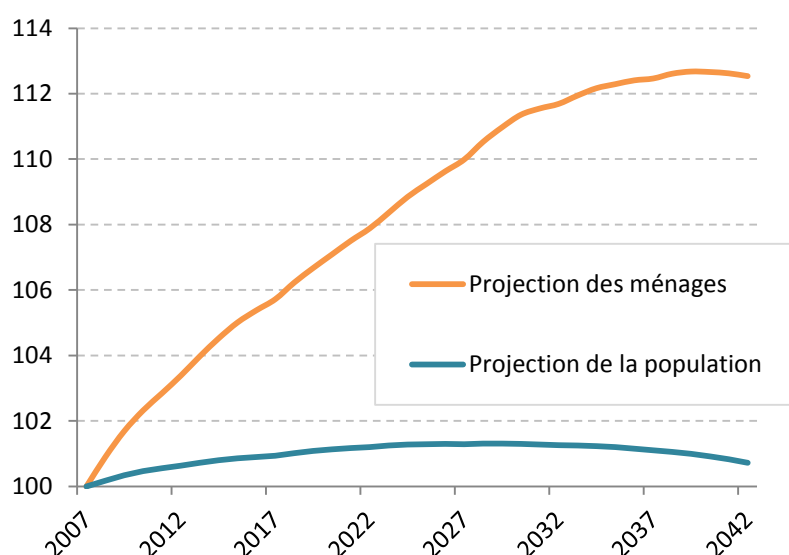
Les prévisions

Les précautions d'usage

Il faut bien noter que la prévision n'est pas une science exacte. Les résultats varient en effet selon les variables et les hypothèses d'ajustement retenues pour le calcul des besoins moyens des ménages. L'approche « normative » utilisée n'a pas vocation à se substituer aux approches locales réalisées par les collectivités notamment dans le cadre de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme et de planification (PLH, PLU ...).

Les projections démographiques

SCoT2R : Projections démographiques (base 100)



source : omphale

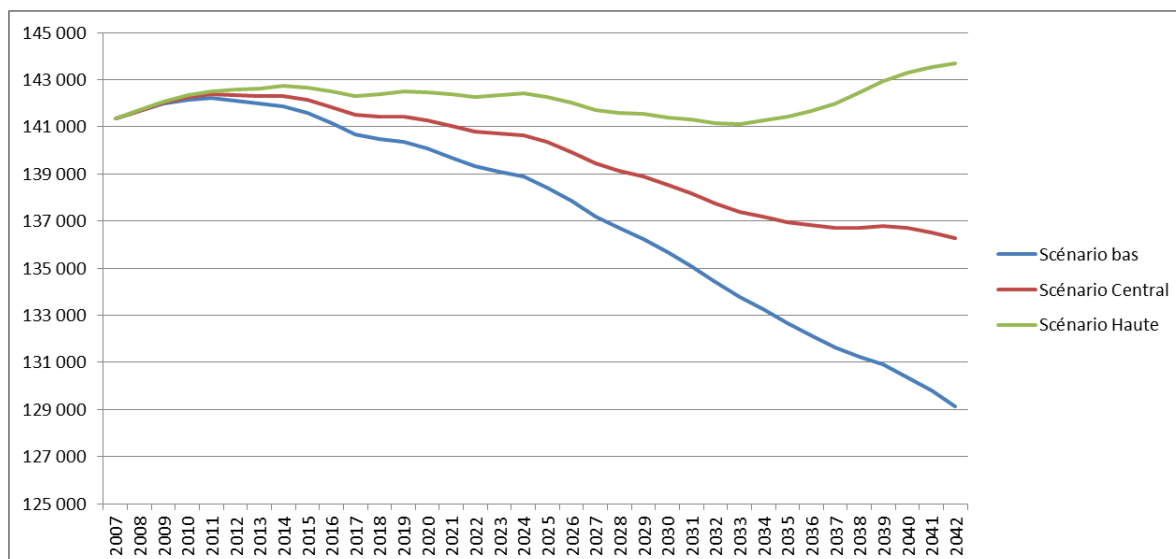
En analysant les projections démographiques à l'horizon 2040, la population du SCoT, comptant aujourd'hui environ 291 000 habitants, ne devrait pas connaître d'augmentation significative, l'équilibre entre le solde naturel et migratoire demeurant. En revanche, avec un nombre moyen de personnes par ménage en constante diminution (2,21 personnes par ménage en 2010 contre 2,41 en 1999) dû au vieillissement³ de la population et aux évolutions des modes d'habitation et de cohabitation⁴, le nombre de ménages, quant à lui, devrait croître.

Les projections économiques de main d'œuvre

En prolongeant les tendances du passé, les projections de ressources de main d'œuvre diminueraient de 3,8% d'ici 2042. Le mouvement de décroissance ce serait amorcé à partir de 2011 sur le territoire du SCoT.

³ Les personnes âgées vivent généralement seules ou à deux.

⁴ Personne vivant seule, famille monoparentale.



Si la progression du taux d'activité enregistrée par le territoire sur la dernière période intercensitaire ne se poursuit pas, le scénario bas sera celui qui caractérisera le territoire avec une baisse de sa population active de 8,6% d'ici 2040.