

Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise

## ■ Plan de Déplacements Urbains

VERSION FINALE

Décembre 2016



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Etabli par (ingénieur d'étude)	Vérifié par (chef de projet)	Approuvé par (directeur d'étude)
1338_150-rap-vbl-1-PDU_CASDDB-projet_PDU.docx	1	09/06/2016	-	Viviane Blocher	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry
1338_150-rap-vbl-2-PDU_CASDDB-projet_PDU.docx	2	07/07/2016	Corrections	Viviane Blocher	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry
1338_150-rap-vbl-3-PDU_CASDDB-projet_PDU.docx	3	07/07/2016	Corrections	Viviane Blocher	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry
1338_150-rap-vbl-4-PDU_CASDDB-projet_PDU.docx	4	09/12/2016	Intégrations des remarques des PPA et enquête publique	Viviane Blocher	Pauline Zylberblat	Stéphane Aubry

Contact : Pauline Zylberblat & Vivane Blocher

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils  
 28, rue Sainte Foy  
 F-75002 Paris  
 T 01 43 48 19 18 - F 04 72 37 88 59  
 paris@transitec.net  
[www.transitec.net](http://www.transitec.net)



## Table des matières

Page

<b>I. AVANT-PROPOS.....</b>	<b>10</b>
Cadre législatif.....	11
Cadre institutionnel.....	12
Démarche 13	
PDU et processus d'approbation.....	13
Démarche AEU.....	13
Déroulement de l'étude du Plan de Déplacements Urbains.....	14
Aspects communication et concertation.....	14
<b>II. DIAGNOSTIC.....</b>	<b>15</b>
<b>II.1 Diagnostic territorial.....</b>	<b>16</b>
II.1.1 Présentation du territoire.....	16
II.1.2 Population.....	19
II.1.2.1 Répartition géographique et évolution de la population.....	19
II.1.2.2 Caractéristiques de la population.....	26
II.1.3 Emploi.....	35
II.1.4 Projets.....	39
II.1.4.1 Saint-Dizier 2020, un projet ambitieux pour le centre-ville.....	39
II.1.4.2 Le Parc d'Activités de Référence.....	40
II.1.4.3 Projet CIGEO.....	41
II.1.5 Pôles générateurs.....	42
II.1.5.1 Secteurs d'emplois.....	42
II.1.5.2 Autres pôles générateurs.....	47
II.1.5.3 Structuration du territoire.....	52
II.1.6 Pratiques de déplacement : mobilités professionnelles.....	56
II.1.6.1 Résultats généraux.....	56
II.1.6.2 Découpage du territoire.....	59
II.1.6.3 Migrations en lien avec la ville de Saint-Dizier.....	59
II.1.6.4 Migrations en lien avec le pôle Wassy-Brousseval.....	62
II.1.6.5 Migrations internes à l'agglomération.....	64
II.1.6.6 Les migrations en échange avec l'extérieur de l'agglomération.....	68
<b>II.2 Circulation automobile.....</b>	<b>74</b>
II.2.1 Hiérarchie du réseau routier.....	74
II.2.1.1 A l'échelle de l'agglomération.....	74
II.2.1.2 A Saint-Dizier.....	76
II.2.2 Demande automobile.....	77
II.2.2.1 A l'échelle de l'agglomération.....	77
II.2.2.2 A Saint-Dizier.....	79
II.2.3 Les projets.....	80
II.2.3.1 Projets en cours de réalisation.....	80
II.2.3.2 Projets en cours d'étude.....	81

<b>II.3</b>	<b>Stationnement.....</b>	<b>84</b>
II.3.1	Commune de Saint-Dizier.....	84
II.3.1.1	Offre et demande actuelles.....	84
II.3.1.2	Evolutions à l'horizon Saint-Dizier 2020.....	84
II.3.2	Commune de Wassy.....	84
<b>II.4</b>	<b>Transports collectifs.....</b>	<b>88</b>
II.4.1	L'offre en transports collectifs à l'échelle du territoire.....	88
II.4.2	Le réseau TICEA à Saint-Dizier.....	92
II.4.2.1	L'offre.....	92
II.4.2.2	La demande.....	97
II.4.2.3	La gamme tarifaire.....	100
II.4.2.4	Les performances du réseau.....	101
II.4.3	Le transport scolaire hors réseau TICEA.....	103
II.4.3.1	L'offre en transport scolaire.....	103
II.4.3.2	La demande sur le transport scolaire.....	106
II.4.4	Les lignes commerciales du SMITCAR.....	108
II.4.5	Les lignes spécifiques à la base aérienne.....	110
II.4.6	Les lignes spécifiques de l'association Le Bois L'Abbesse.....	111
II.4.7	La desserte ferroviaire du territoire.....	112
II.4.7.1	La desserte TGV.....	112
II.4.7.2	La desserte TER et Inter-cité.....	113
<b>II.5</b>	<b>Les modes actifs.....</b>	<b>119</b>
II.5.1	Coupures urbaines et qualité des espaces publics.....	119
II.5.2	Les cycles.....	124
II.5.2.1	Les aménagements cyclables.....	124
II.5.2.2	Les services associés.....	129
II.5.3	Potentiel de valorisation pour les trajets domicile-travail.....	129
<b>II.6</b>	<b>L'intermodalité à l'échelle de l'agglomération.....</b>	<b>130</b>
<b>II.7</b>	<b>Livraisons et marchandises.....</b>	<b>132</b>
<b>II.8</b>	<b>Services et nouvelles formes de mobilité.....</b>	<b>134</b>
II.8.1	Le service VITICI.....	134
II.8.2	Le covoiturage.....	136
II.8.3	Vélos en libre-service et autopartage.....	136
II.8.4	« Mobilité pour plus de liberté ».....	137
<b>II.9</b>	<b>Accidentologie.....</b>	<b>139</b>
<b>II.10</b>	<b>Synthèse du diagnostic.....</b>	<b>142</b>

<b>III. STRATEGIE</b> .....	<b>143</b>
<b>III.1 Les enjeux pour la stratégie de mobilité du territoire</b> .....	<b>144</b>
<b>III.2 Les axes stratégiques du PDU</b> .....	<b>146</b>
<b>III.3 Construction du projet de PDU</b> .....	<b>147</b>
<b>IV. PLAN D'ACTION</b> .....	<b>148</b>
<b>IV.1 Les fiches actions</b> .....	<b>149</b>
<b>IV.2 Synthèse des actions du PDU</b> .....	<b>178</b>
<b>IV.3 Analyse financière du plan d'actions pour l'agglomération</b> .....	<b>183</b>
IV.3.1 Analyse des coûts à court terme pour l'agglomération .....	183
IV.3.2 Analyse des coûts à moyen et long terme pour l'agglomération .....	186
<b>IV.4 Indicateurs de suivi du plan d'action</b> .....	<b>188</b>
<b>V. ANNEXES</b> .....	<b>193</b>

## Liste des figures

Page

Figure 1 – Coordination des démarches territoriales.....	11
Figure 2 – Elaboration du document PDU : grandes étapes du début de l'étude à l'approbation définitive .....	13
Figure 3 – Présentation du territoire.....	17
Figure 4 – Présentation de la nouvelle EPCI.....	18
Figure 5 – Population 2012 des communes de la CASDDB .....	21
Figure 6 – Evolution de la population sur la CASDDB entre 2007 et 2012 (en nombre d'habitants et en pourcentage d'évolution) .....	24
Figure 7 – Evolution de la population entre 2011 et 2013 sur Saint-Dizier et la CASDDB.....	25
Figure 8 – Répartition de la population par tranches d'âge.....	26
Figure 9 – Nombre de personnes de plus de 75 ans par commune et part de population correspondante .....	27
Figure 10 – Médiane des revenus disponibles 2012 des communes de la CASDDB .....	29
Figure 11 – Part des ménages motorisés par commune de la CASDDB .....	31
Figure 12 – Nombre estimé de véhicules par ménage sur la CASDDB .....	32
Figure 13 – Pourcentage de ménages possédant au moins un véhicule à l'IRIS sur la commune de Saint-Dizier.....	33
Figure 14 – Nombre moyen de véhicules par ménage à l'IRIS sur Saint-Dizier.....	33
Figure 15 – Nombre d'emplois par commune sur la CASDDB.....	36
Figure 16 – Evolution du nombre d'emplois par commune de la CASDDB entre 2007 et 2012 (en nombre d'emplois et en pourcentage d'évolution) .....	38
Figure 17 – Présentation du projet Saint-Dizier 2020.....	39
Figure 18 – Présentation du développement du Parc d'Activités de Référence.....	40
Figure 19 – Zones potentielles d'implantation du projet CIGEO de l'ANDRA.....	41
Figure 20 – Localisation des emplois sur la CASDDB .....	43
Figure 21 – Zones d'activités de Saint-Dizier .....	44
Figure 22 – Effectifs des établissements primaires et secondaires sur la CASDDB .....	48
Figure 23 – Effectifs des établissements primaires et secondaires sur la commune de Saint-Dizier.....	49
Figure 24 – Pôles générateurs à l'échelle de Saint-Dizier.....	51
Figure 25 – Pôles générateurs du centre-ville de Saint-Dizier .....	51
Figure 26 – Bassins de vie sur le territoire .....	53
Figure 27 – Population et emploi en 2012 sur les communes de la CASDDB .....	55
Figure 28 – Synthèse des mobilités professionnelles 2012 sur la CASDDB et l'Aire Urbaine de Saint-Dizier.....	57
Figure 29 – Répartition des migrations à destination de Saint-Dizier selon leur provenance (bassins versants) ..	60
Figure 30 – Migrations domicile-travail attirées par Saint Dizier .....	61
Figure 31 – Migrations domicile-travail attirées par le pôle Wassy-Brousseval.....	63
Figure 32 – Répartition des migrations domicile-travail internes à l'agglomération.....	64
Figure 33 – Migrations domicile-travail entre les différents secteurs de l'agglomération hors commune de Saint-Dizier .....	67
Figure 34 – Migrations domicile-travail entre la CASDDB et les territoires proches (hors Saint-Dizier).....	69
Figure 35 – Hiérarchisation des pôles à l'échelle de l'agglomération .....	73
Figure 36 – Hiérarchie du réseau viaire sur la CASDDB.....	75
Figure 37 – Hiérarchie du réseau viaire sur la commune de Saint-Dizier .....	76
Figure 38 – Charges de trafic aux écrans .....	78

Figure 39 – Trafic journalier sur le centre-ville de Saint Dizier .....	79
Figure 40 – Projet de doublement de la RN4 (source : DREAL) .....	80
Figure 41 – Localisation du passage à niveau 22 et ouvrage d'art au-dessus des voies ferrées.....	81
Figure 42 – Suppression du PN22 et reconstruction du Pont Route de la RD66 – Scénarios étudiés par Iris Conseil.....	82
Figure 43 – Offre en stationnement sur le centre-ville de Saint-Dizier .....	85
Figure 44 – Stationnement projeté dans le cadre du projet Saint Dizier 2020 (source : étude Transitec 2013).....	86
Figure 45 – L'offre en transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (hors dessertes scolaires).....	89
Figure 46 – Offre de transport de la Communauté d'Agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise.....	90
Figure 47 – Plan du réseau TICEA .....	93
Figure 48 – L'offre en transport scolaire du réseau TICEA sur Saint-Dizier.....	94
Figure 49 – Fréquentation du réseau par service et par ligne.....	97
Figure 50 – Charge et kilomètres en Transport à la Demande : comparaison du prévisionnel et de la fréquentation réelle.....	98
Figure 51 – Nombre de montées par arrêt en 2014 sur le réseau TICEA (données billettiques).....	99
Figure 52 – Plans des lignes scolaires maternelle et primaire .....	104
Figure 53 – Plans des lignes scolaires collèges et lycées.....	105
Figure 54 – Réseau TER : Nombre moyen de voyageurs/jour (hors cars TER) .....	117
Figure 55 – Eléments de coupure du territoire à l'échelle de Saint-Dizier.....	122
Figure 56 – Réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération.....	125
Figure 57 – Réseau cyclable à l'échelle de Saint-Dizier .....	126
Figure 58 – Offre en stationnement vélo à l'échelle de Saint-Dizier.....	127
Figure 59 – PADD de Saint Dizier – Axe 2 : une ville fédérée .....	128
Figure 60 – Projet d'aménagement du pôle multimodal .....	131
Figure 61 – Zones 30 et emplacements de livraison dans le centre-ville de Saint-Dizier .....	132
Figure 62 – Accidents annuels sur la CASDDB entre 2010 et 2014 .....	139
Figure 63 – Carte des accidents sur la commune de Saint-Dizier de 2010 à 2014.....	140
Figure 64 – Carte des accidents dans la Communauté d'Agglomération Saint Dizier, Der & Blaise sur les années 2010 à 2014.....	141
Figure 65 – Analyse des coûts TTC à court terme (2017 – 2019) des actions du PDU pour l'agglomération.....	184
Figure 66 – Répartition des coûts (TTC) des actions PDU court terme selon le budget concerné .....	185
Figure 67 – Coûts de fonctionnement à partir de 2020 (moyen et long terme) pour l'agglomération.....	187

## Liste des annexes

Page

Annexe 1 – Population et emploi 2012 des communes de l'agglomération et de l'aire urbaine de St Dizier (INSEE) .....	194
Annexe 2 – Plan de développement du Parc d'Activités de Référence .....	195
Annexe 3 – Etablissements scolaires de la CASDDB .....	196
Annexe 4 – Découpage du territoire en sous-secteurs pour l'analyse des migrations domicile-travail .....	197
Annexe 5 – Migrations domicile-travail INSEE 2012 : migrations internes aux communes de la CASDDB et de l'Aire Urbaine de Saint-Dizier.....	198
Annexe 6 – Impacts des actions PDU sur le budget transport à court terme (2017 – 2019).....	199

## Glossaire

<b>AFPA</b>	Association pour la Formation Professionnelle des Adultes
<b>ANDRA</b>	Agence Nationale pour la gestion des Déchets Radioactifs
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<b>AOTU</b>	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
<b>CASDDB</b>	Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CEREMA</b>	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
<b>CG</b>	Conseil Général
<b>CIGEO</b>	Centre Industriel de Stockage Géologique
<b>DDT</b>	Direction Départementale du Territoire
<b>DTA</b>	Directive Territoriale d'Aménagement
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
<b>LAURE</b>	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
<b>LGV</b>	Ligne à Grande Vitesse
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
<b>PAVE</b>	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
<b>PDA</b>	Plan de Déplacements d'Administrations
<b>PDiE</b>	Plan de Déplacements inter-Entreprises
<b>PDE</b>	Plan de Déplacements d'Entreprises
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PL</b>	Poids Lourds
<b>PLH</b>	Programme Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PMR</b>	Personnes à Mobilité Réduite
<b>PN</b>	Passage à Niveau
<b>PTU</b>	Périmètre de Transports Urbains
<b>RD</b>	Route départementale
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>SCOT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDA</b>	Schéma Directeur d'Accessibilité
<b>SMITCAR</b>	Syndicat Mixte de Transport par Car de la région de Wassy
<b>SRU</b>	Solidarité et Renouvellement Urbain
<b>TAD</b>	Transport à la Demande
<b>TC</b>	Transport en Commun
<b>TER</b>	Train Express Régional
<b>TGV</b>	Train à Grande Vitesse
<b>TMJA</b>	Trafic Moyen Journalier Annuel
<b>VP</b>	Véhicule Particulier
<b>VT</b>	Versement Transport
<b>ZA</b>	Zone d'activités

# I. AVANT-PROPOS

---

L'urbanisation et les déplacements sont deux notions dépendantes l'une de l'autre. La morphologie de la ville (son étalement notamment) a un impact évident sur les comportements liés aux déplacements (nombre, motifs, modes) et inversement, la structure du système de déplacements influe directement sur l'urbanisation (quelles sont les nouvelles zones à développer ? comment sont-elles desservies ?). C'est donc une relation réciproque forte qu'il convient, dans les politiques d'aménagement et les documents de planification associés, de rendre la plus vertueuse possible.

Le plan de déplacements urbains est en lien direct et indirect avec différents plans et programmes territoriaux. Le schéma ci-dessous illustre les relations entre les diverses démarches territoriales, en cours ou à venir.

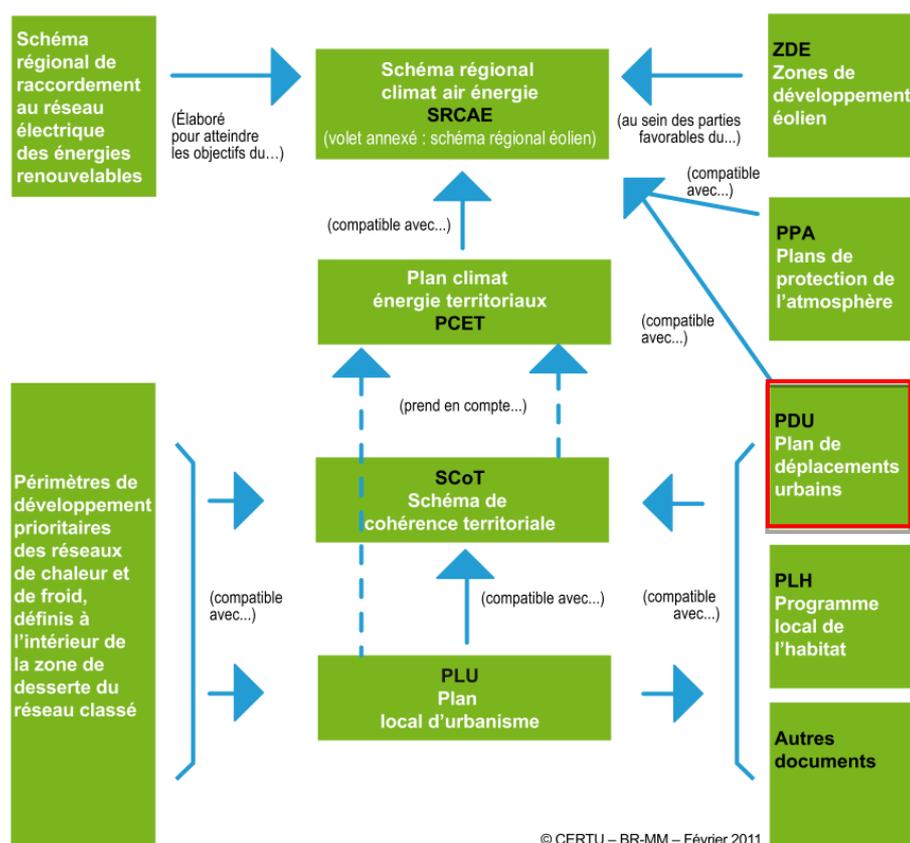


Figure 1 – Coordination des démarches territoriales

## Cadre législatif

Les plans de déplacements urbains ont été créés par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de décembre 1982, et renforcés par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 puis la loi SRU de décembre 2000. La Loi sur l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005 a introduit l'obligation d'une annexe sur l'accessibilité afin d'améliorer la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite.

L'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains (PDU) s'applique aux agglomérations de plus de 100'000 habitants. Le plan de déplacements urbains initié par l'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise est une démarche volontaire. Il est élaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) et s'intègre dans une logique globale. Les documents d'urbanisme doivent tenir compte des impacts de l'urbanisation sur les mobilités et donner la priorité au développement des zones desservies en transports publics. Ainsi, à l'échelle de l'agglomération, le PDU doit être conforme aux prescriptions de long terme du Schéma de Cohérence Territoriale

qui est un document cadre (démarche en cours), et à plus court terme transcrit dans l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (démarche en cours).

Il doit, par ailleurs, être conforme avec le Plan Régional pour la Qualité de l'Air établi par la région Champagne Ardenne.

Le PDU vise notamment à assurer :

- l'équilibre durable entre besoins de mobilité et facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins consommateurs d'énergie ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- l'organisation du transport et de la livraison des marchandises ;
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électrique ou hybrides.

## Cadre institutionnel

La communauté d'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise (CASDDB) regroupe 39 communes et représente près de 45'000 habitants. Ces communes sont majoritairement rurales et péri-urbaines, la ville-centre de Saint-Dizier regroupant la très grande majorité de la population et des emplois de l'agglomération.

La communauté d'agglomération est compétente en matière de transport, de développement économique et de tourisme, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat, de politique de la ville, de protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, d'entretien et de gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, d'action sociale d'intérêt communautaire, et la compétence urbanisme<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La compétence urbanisme a été prise en charge par l'agglomération le 9 novembre 2015.

## Démarche

### PDU et processus d'approbation

Le document PDU se compose des trois documents suivants :

- un document projet, présentant le diagnostic et le plan d'actions pour la mobilité sur le territoire ;
- une annexe accessibilité ;
- une évaluation environnementale.

Le premier document est l'objet du présent rapport. L'annexe accessibilité et l'évaluation environnementale font l'objet de documents spécifiques.

L'élaboration du document PDU se compose d'une première phase d'étude, permettant d'aboutir à un premier plan d'actions, et d'une seconde phase de concertation débouchant vers un projet de mobilité partagé. La seconde phase fait l'objet de la consultation des personnes publiques associées puis d'une enquête publique.



Figure 2 – Elaboration du document PDU : grandes étapes du début de l'étude à l'approbation définitive

### Démarche AEU

L'élaboration du document PDU est associée à une démarche AEU2, approche environnementale de l'urbanisme, qui permet une meilleure prise en compte de la transversalité des enjeux environnementaux, urbanistiques et de mobilité dans le plan de déplacements urbains.

L'**Approche Environnementale de l'Urbanisme** est avant tout un **moment d'échanges** entre les acteurs du territoire pour arriver à un **document partagé** par tous. C'est pourquoi elle peut être réalisée en parallèle à tous les documents de planification y compris les PDU. Elle est calée sur les phases du document de planification.

La **démarche AEU** doit également permettre **d'élargir les questions** posées par le PDU, c'est-à-dire dépasser les questions strictement techniques pour échanger sur les questions de développement urbain et territorial : zone ouvertes à l'urbanisation et densité, schéma commercial, qualité et cadre de vie...

Les étapes de la démarche sont présentées dans le document spécifique de l'évaluation environnementale.

## Déroulement de l'étude du Plan de Déplacements Urbains

L'étude PDU se compose de trois phases successives :

- **Phase 1 : état des lieux et diagnostic.** Ce temps d'étude permet de dresser un état des lieux de la mobilité sur le territoire, un bilan des réflexions existantes et des attentes des acteurs. Le diagnostic aboutit à la formalisation d'enjeux stratégiques.
- **Phase 2 : la stratégie de mobilité.** Cette étape pose le cadre stratégique à l'élaboration du plan d'actions.
- **Phase 3 : le plan d'actions.** Le plan d'actions est la déclinaison de la stratégie de mobilité. Il définit un ensemble d'actions hiérarchisées, à visée pré-opérationnelle. Il prévoit un financement, un portage et un horizon de réalisation pour chacune des actions.

## Aspects communication et concertation

L'élaboration du PDU n'est pas une obligation légale pour la CASDDB. Néanmoins, la communauté d'agglomération a fait le choix volontaire d'élaborer un PDU au sens de la loi LOTI, notamment pour que soit mis en place une concertation des acteurs associés tout au long du projet, et en informant les habitants par la tenue d'une enquête publique.

Un processus de participation a été instauré dès le début de l'étude au travers :

- des **jours "ateliers PDU"** qui ont eu lieu en octobre 2015 et en mars 2016. Ces journées ont permis deux sessions d'échanges autour des attentes et des propositions des partenaires et acteurs du territoire en termes de mobilité et d'environnement. Ces journées ont associé les partenaires institutionnels, les acteurs économiques du territoire, et les usagers des réseaux de transports notamment ;
- des deux **réunions publiques** du 9 et 10 mars 2016, à Wassy et à Saint-Dizier pour présenter le diagnostic, les orientations stratégiques et les premières propositions d'actions.

La concertation pendant l'étude est complétée par la tenue d'une enquête publique après relecture du document par les personnes publiques associées.

## II. DIAGNOSTIC

---

## II.1 Diagnostic territorial

### II.1.1 Présentation du territoire

La communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise est située en région Grand-Est<sup>2</sup>, dans l'ancienne région Champagne-Ardenne, et sur deux départements, la Haute-Marne principalement et la Marne. Elle s'étend sur 500 km<sup>2</sup> et se compose de 39 communes :

- **Communes de Haute-Marne** : Allichamps, Attancourt, Bailly-aux-Forges, Bettancourt-la-Ferrée, Brousseval, Chancenay, Domblain, Dommartin-le-Franc, Doulevant-le-Petit, Éclaron-Braucourt-Sainte-Livière, Fays, Hallignicourt, Humbécourt, Laneuville-au-Pont, Louvemont, Magneux, Moëslains, Montreuil-sur-Blaise, Morancourt, Perthes, Rachecourt-Suzémont, Saint-Dizier, Sommancourt, Troisfontaines-la-Ville, Valcourt, Valleret, Vaux-sur-Blaise, Ville-en-Blaisois, Villiers-en-Lieu, Voillecomte et Wassy
- **Communes de la Marne** : Ambrières, Hauteville, Landricourt, Saint-Eulien, Saint-Vrain, Sapignicourt, Trois-Fontaines-l'Abbaye et Vouillers.

**Le territoire est hétérogène, entre pôles urbains à Saint-Dizier et Wassy, et milieu rural sur le reste du territoire.**

Fig. 3

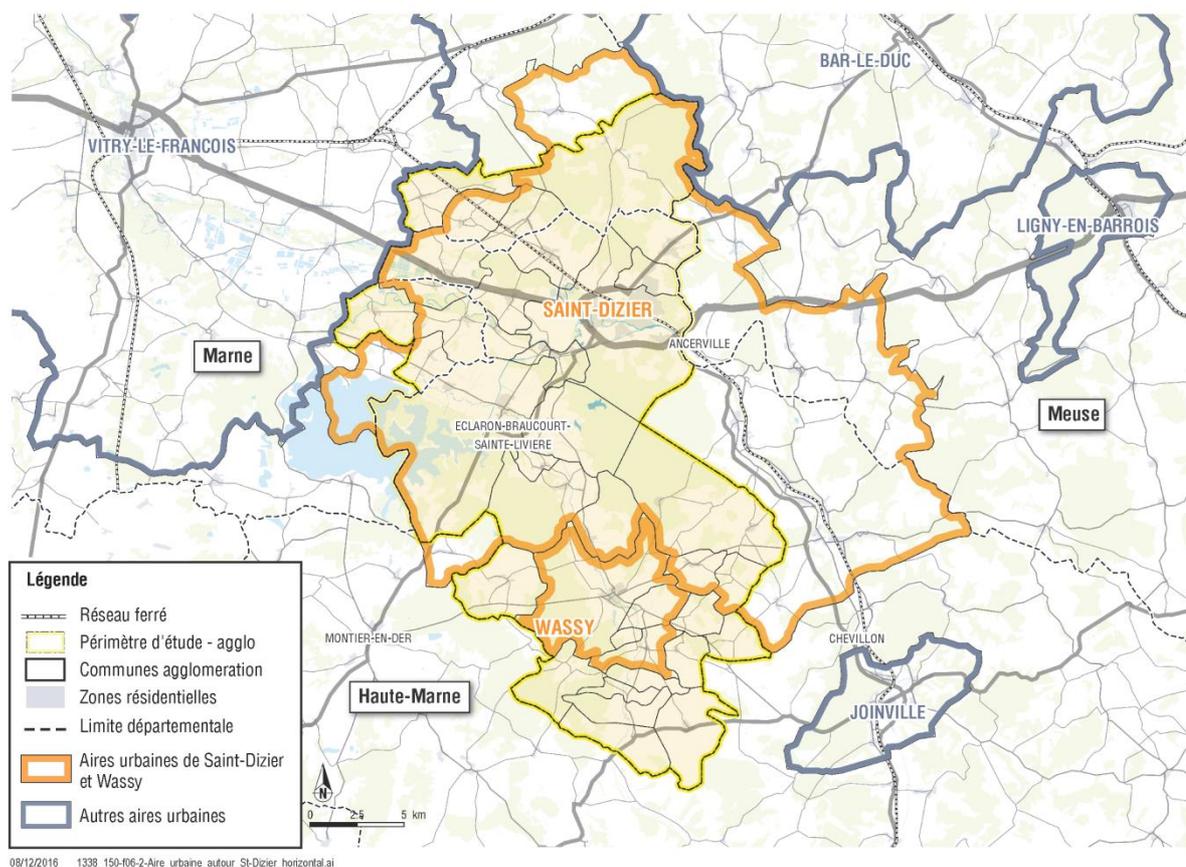
**L'aire urbaine<sup>3</sup> de la ville de Saint-Dizier** s'étend au-delà de l'agglomération pour 12 communes : Ancerville, Aulnois-en-Perthois, Baudonvilliers, Bayard-sur-Marne, Chamouilley, Cheminon, Cousances-les-Forges, Eurville-Bienville, Fontaines-sur-Marne, Nancy, Roches-sur-Marne et Sainte-Marie-du-Lac-Nuisement.

Au Sud de l'Agglomération, **Wassy dispose de sa propre aire urbaine**, qui inclut les communes de Brousseval, Montreuil-sur-Blaise et Vaux-sur-Blaise.

Un lieu important du territoire est également le Lac du Der, première polarité touristique situé à proximité de l'agglomération.

<sup>2</sup> Le nom "Grand Est" de la nouvelle région qui regroupe l'Alsace, la Champagne-Ardenne et la Lorraine doit encore être validé par le conseil d'Etat d'ici la fin d'année 2016.

<sup>3</sup> 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.



**Figure 3 – Présentation du territoire**

Deux aires urbaines de taille similaire à proximité :

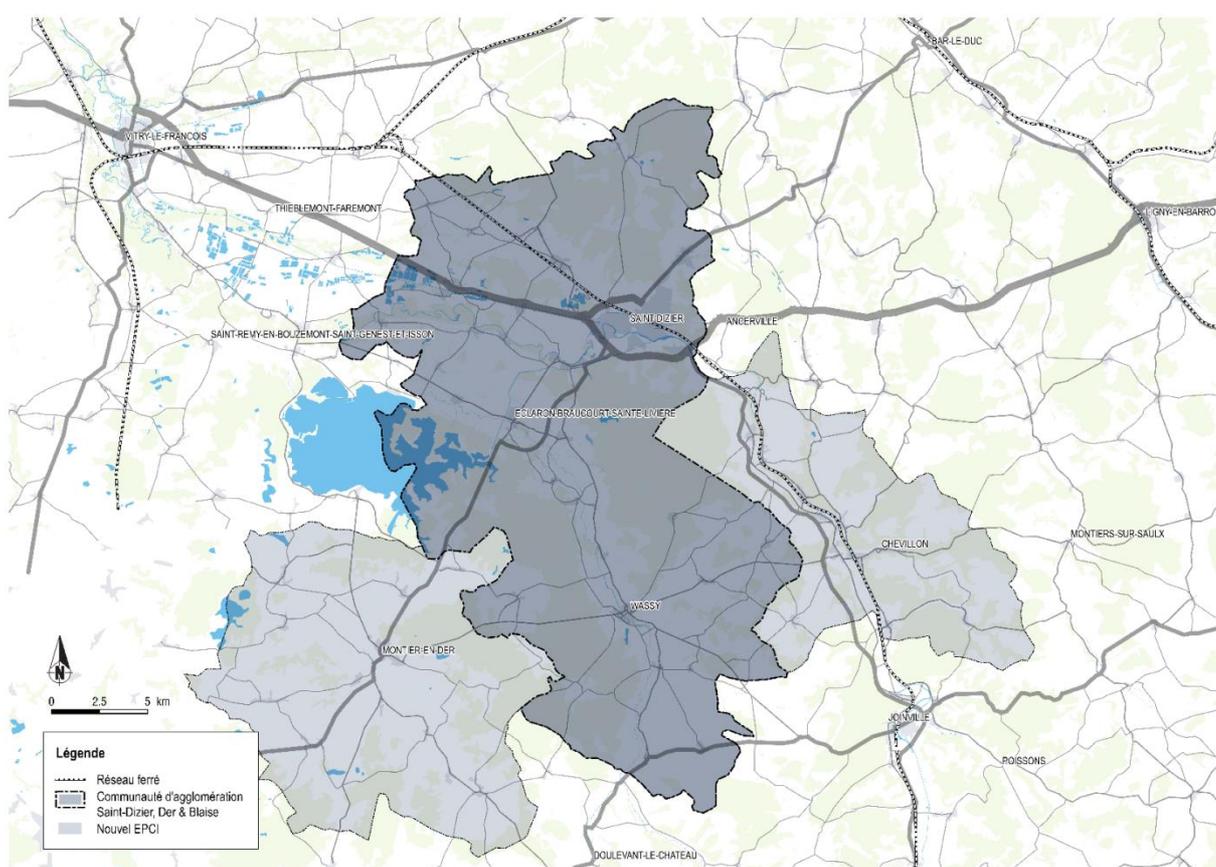
- Bar-le-Duc au Nord-Est ;
- Vitry-le-François au Nord-Ouest.

Ces trois villes constituent un triangle urbain.

## Nouvelle EPCI

D'après la révision du schéma départemental de coopération intercommunale, faisant suite à la loi n°2015-991 du 7 août 2015, l'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise fusionne avec la communauté de communes du Pays du Der, au Sud-Ouest de l'agglomération, et la communauté de communes de la vallée de la Marne au Sud, à l'Est du territoire.

Le diagnostic du PDU a été réalisé avant la création de ce nouvel EPCI.



17/12/2015 1338\_150-f22-Bassins\_de\_me-EPCI.ai

**Figure 4 – Présentation de la nouvelle EPCI**

## II.1.2 Population

Les chiffres de population et d'emploi présentés ici sont tirés des résultats du recensement INSEE 2012 de la population, derniers résultats publiés lors de la réalisation de ce travail. Le détail par commune est présenté en annexe 1.

### II.1.2.1 Répartition géographique et évolution de la population

L'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise présente une population de 44'430 habitants.

#### Répartition de la population sur l'agglomération

Fig. 5 La population se concentre autour :

- du pôle principal, Saint-Dizier :
  - 25'280 habitants, **soit 57% de la population de l'agglomération** ;
- de deux pôles secondaires :
  - Wassy : 2'910 habitants (6,5%) ;
  - Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière : 2'070 habitants (4,7%)
- des territoires périphériques très peu peuplés :
  - 36 communes (sur les 39 de la CASDDB) représentent seulement 32% de la population de l'agglomération : 68% de la population se concentre ainsi sur les trois pôles identifiées ci-dessus.

#### Population sur l'agglomération et l'aire urbaine de Saint-Dizier

Le tableau ci-dessous présente la population globale de l'agglomération de la CASDDB et des aires urbaines.

Agglomération	Nombre d'habitants (2012)	Aires Urbaines
Communauté d'agglomération Saint-Dizier Der et Blaise 44'430 habitants au total	1'980 habitants	Hors aires urbaines de Wassy et Saint-Dizier
	4'190 habitants	Aire Urbaine de Wassy
	38'260 habitants	Aire Urbaine de Saint-Dizier 53'590 habitants au total
Hors agglomération	15'330 habitants	

**Tableau 1 – Répartition de la population de la CASDDB et des aires urbaines la constituant (INSEE 2012)**

La population de la communauté d'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise se répartit :

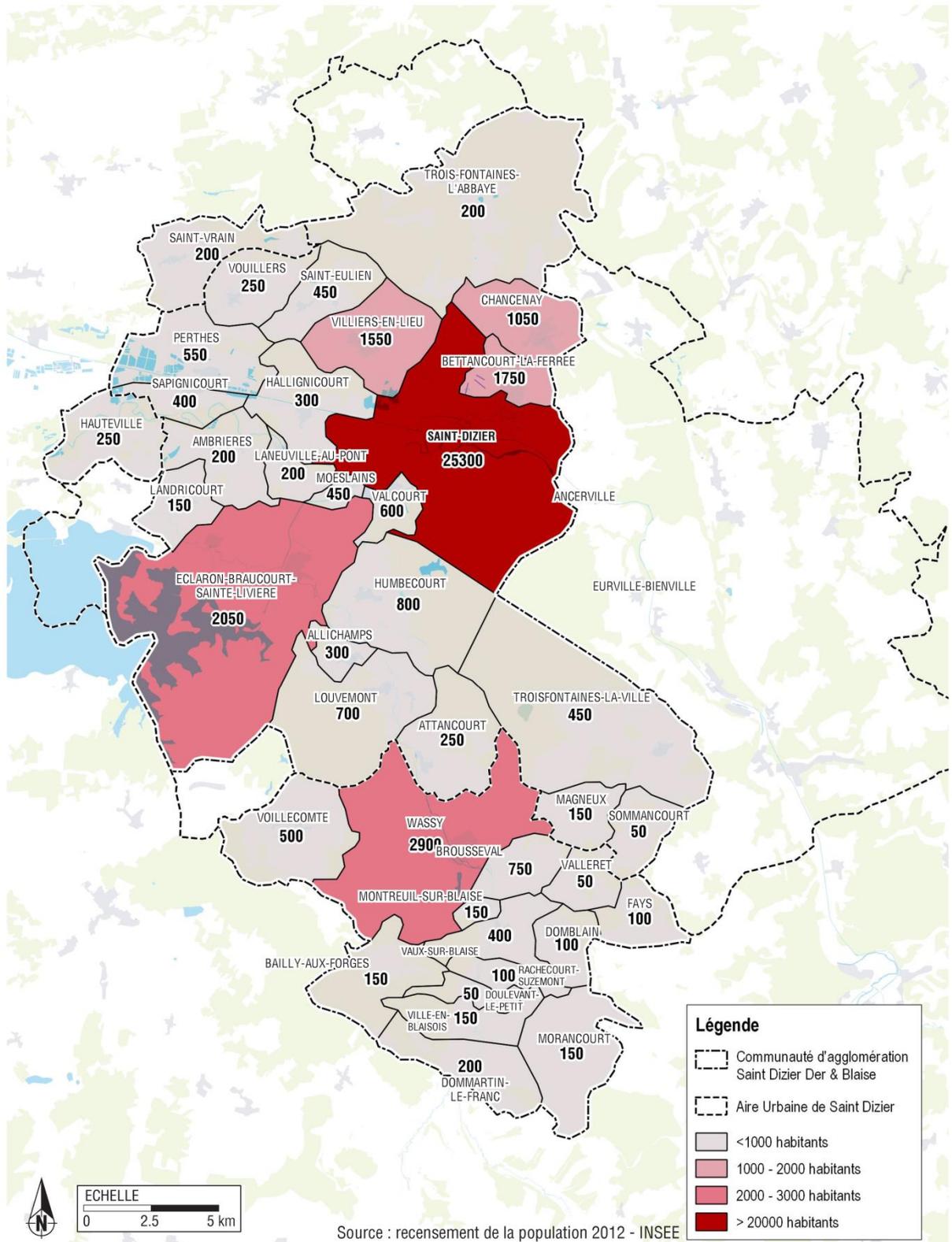
- à 85% sur des communes de l'aire urbaine de Saint-Dizier ;
- à 10% sur des communes de l'aire urbaine de Wassy ;
- à 5% sur des communes n'appartenant à aucune de ces deux aires urbaines.

**La population de l'aire urbaine de Saint-Dizier se concentre à 70% sur la CASDDB.**

Hors du territoire de l'agglomération, mais situées dans l'aire urbaine de Saint-Dizier Der, deux communes présentent un nombre d'habitants notable : Ancerville (2'730 habitants) et Eurville-Bienville (2'100 habitants). Ces deux communes sont proches de la ville de Saint-Dizier, respectivement à 5km et 10km du centre-ville, et font ainsi partie de la couronne de communes plus denses autour de Saint-Dizier, avec Chancenay, Bettancourt-la-Ferrée et Villiers en Lieu, faisant partie de l'agglomération.

**La densité moyenne de la CASDDB est de 89,1 hab./km<sup>2</sup> en 2012 (données INSEE 2012).** Pour comparaison, la densité moyenne de la France Métropolitaine est de 116,5 hab./km<sup>2</sup>, celle de la Marne est de 69,7 hab./km<sup>2</sup> et la Haute-Marne de 29,3 hab./km<sup>2</sup> : si la densité sur l'agglomération est plus de 20% inférieure à la moyenne sur l'ensemble de la France Métropolitaine, l'agglomération est un territoire légèrement plus dense que les départements sur lesquels elle s'implante (6% de la population de la Haute-Marne et de la Marne en 2012, sur 3,5% de la surface de ces deux départements<sup>4</sup>).

<sup>4</sup> Haute-Marne : 182'150 habitants en 2012 sur 6'200 km<sup>2</sup> / Marne : 568'750 habitants en 2012 sur 8'150 km<sup>2</sup> - Source INSEE, Recensement de la population 2012.



28/06/2016 1338\_150-f13-Population2012v2.ai

Figure 5 – Population 2012 des communes de la CASDDB

Comparaison avec les aires urbaines voisines

Echelle	Agglomération		Aires Urbaines			
	Saint-Dizier Der et Blaise	Saint-Dizier	Vitry-le-François	Bar-le-Duc	Joinville	Wassy
Nombre d'habitants en 2012	44'430	53'590	32'190	33'480	5'590	4'190

**Tableau 2 – Nombre d'habitants des aires urbaines proches en 2012 (INSEE)**

Tab. 2 Dans un rayon de 30 kilomètres, l'aire urbaine de Saint-Dizier présente une population plus importante que les aires urbaines voisines: entre 35% et 40% d'habitants en moins sur les aires urbaines de Vitry-Le-François et Bar-le-Duc notamment.

**A cette échelle, Saint-Dizier s'impose donc comme un vrai pôle de population.**

A une échelle plus large, dans un rayon d'une centaine de kilomètre autour de Saint-Dizier :

- au Nord-Ouest, les aires urbaines de :
  - Chalon en Champagne, 81'180 habitants en 2012<sup>5</sup>, à 60 km de Saint-Dizier ;
  - Reims, 317'610 habitants en 2012<sup>5</sup>, à 100 km de Saint-Dizier ;
- à l'Est, l'aire urbaine de Nancy, 434'500 habitants<sup>5</sup>, à 120 km de Saint-Dizier par la RN4 ;
- au Sud-Ouest, la ville de Troyes est située à 90 km et accueille 191'510 habitants<sup>5</sup> dans son aire urbaine ;
- à 70 km vers le Sud de Saint-Dizier, Chaumont 43'730 habitants<sup>5</sup>.

**Dans un rayon de 120 kilomètres, trois aires urbaines majeures de plus de 100'000 habitants : Reims, Troyes et Nancy.**

Evolution du nombre d'habitants entre 2007 et 2012

Echelle	Evolution du nombre d'habitants entre 2007 et 2012
Aire Urbaine de Saint-Dizier	-3.3%
Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise	-3.6 %
Département Haute-Marne	-2.9 %

**Tableau 3 – Evolution du nombre d'habitants entre 2007 et 2012**

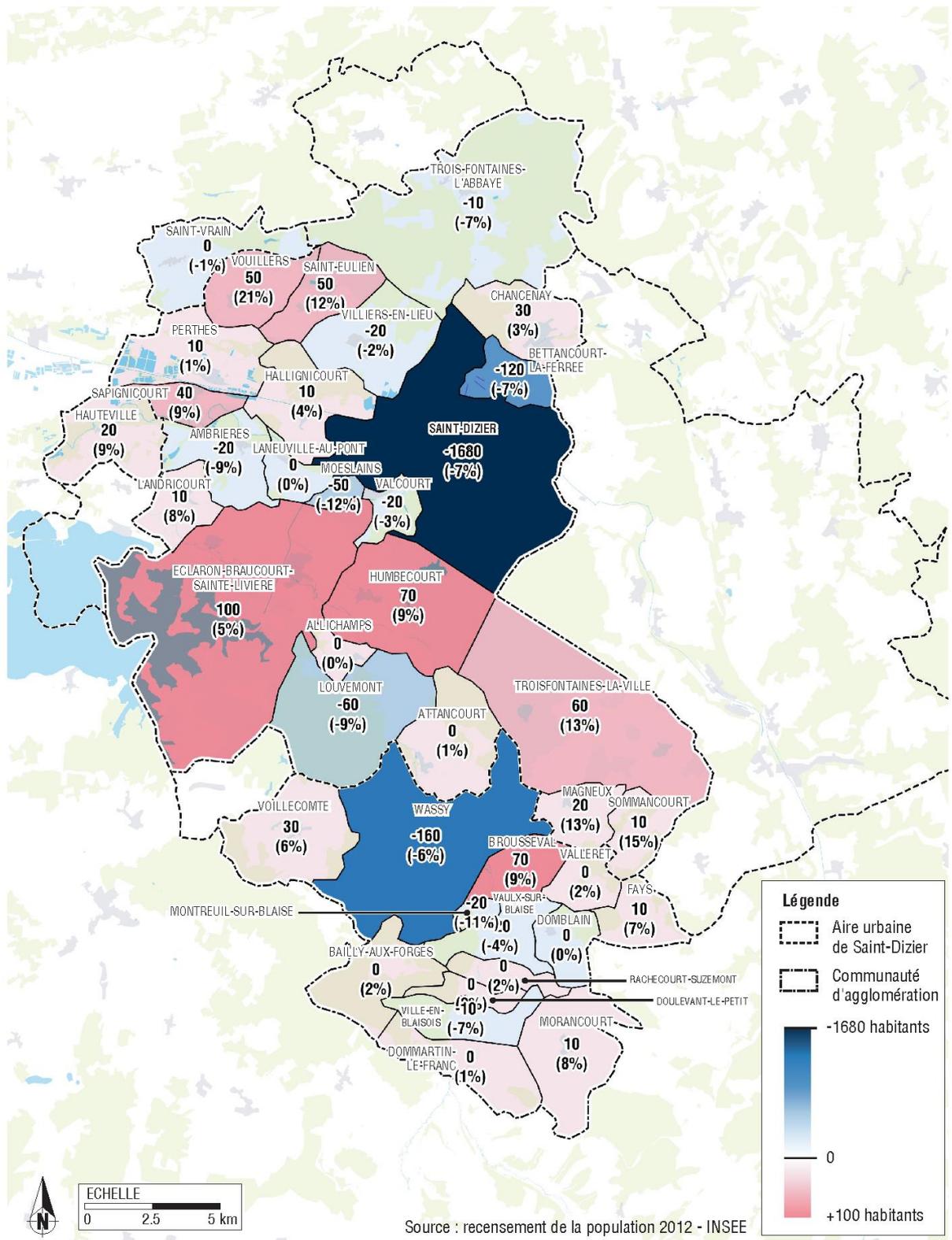
Le territoire est actuellement en perte de population, que l'on considère l'aire urbaine de Saint-Dizier (-3,3%) ou la communauté d'agglomération (-3,6%).

<sup>5</sup> Recensement de la population 2012 – INSEE

**La perte de population de l'agglomération est proportionnellement supérieure à celle de l'aire urbaine et du département de la Haute Marne (-2,9%), ce qui peut s'expliquer par une migration des habitants de l'agglomération vers des territoires voisins.**

Fig. 6 La diminution du nombre d'habitants n'est pas homogène sur l'agglomération. En effet, elle est concentrée sur la commune de Saint-Dizier, qui perd 7% de sa population, alors que 26 communes aux alentours de Saint-Dizier voient leurs populations stagner ou augmenter. Ces augmentations restent globalement faibles : entre 0 et 100 nouveaux habitants par commune, pour un total de 700 nouveaux habitants sur les communes de l'ensemble de l'agglomération. Ceci s'explique par le phénomène de périurbanisation.

**Toutefois, s'il existe un phénomène de périurbanisation sur le territoire de l'agglomération, il ne peut expliquer à lui seul la perte de population.**



16/12/2015 1338\_150-f13-Population2012v2.ai

Figure 6 – Evolution de la population sur la CASDDB entre 2007 et 2012 (en nombre d'habitants et en pourcentage d'évolution)

### Evolutions des populations 2011 – 2012 – 2013

Fig. 7 Il faut toutefois noter une légère augmentation de la population ces dernières années sur la commune de Saint-Dizier et sur l'agglomération (1% par an environ).

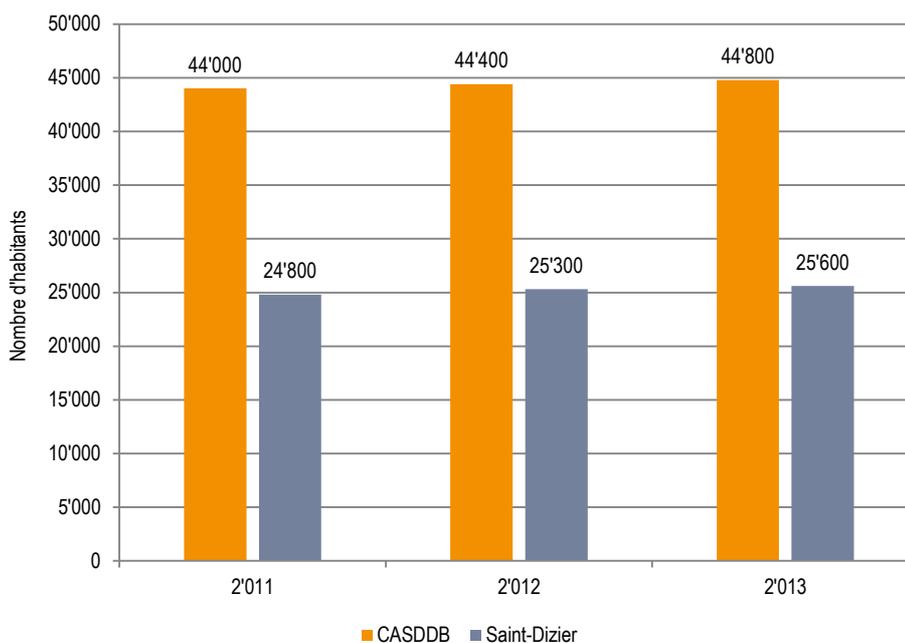


Figure 7 – Evolution de la population entre 2011 et 2013 sur Saint-Dizier et la CASDDB<sup>6</sup>

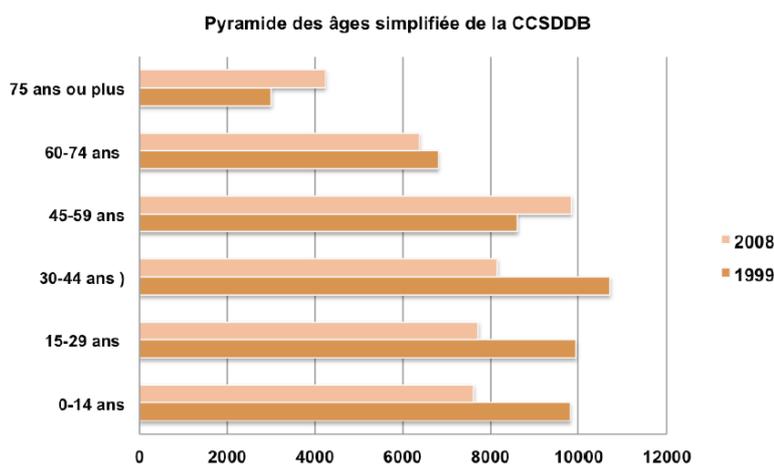
<sup>6</sup> Sources : Recensement de la population INSEE - Populations municipales 2011 – 2012 – 2013

## II.1.2.2 Caractéristiques de la population

### Structure de la population

#### La population de l'agglomération est vieillissante :

- la proportion de personnes de plus de 60 ans est plus importante sur la communauté d'agglomération que sur l'ensemble du territoire français :
  - 15,4 % de la population a entre 60 et 74 ans, soit près de 1% de plus que sur l'ensemble de la France métropolitaine (14,5% en 2012<sup>7</sup>) ;
  - 10,2 % de la population a plus de 75 ans, contre 9% en France Métropolitaine<sup>7</sup>.
- une gérontocroissance importante est à noter entre de 1999 à 2008, comme le montre le graphique ci-dessous (figure 8) :
  - +4,1%/an des plus de 75 ans sur l'agglomération entre ces deux années ;
  - +2,5%/an à l'échelle départementale (Haute-Marne).



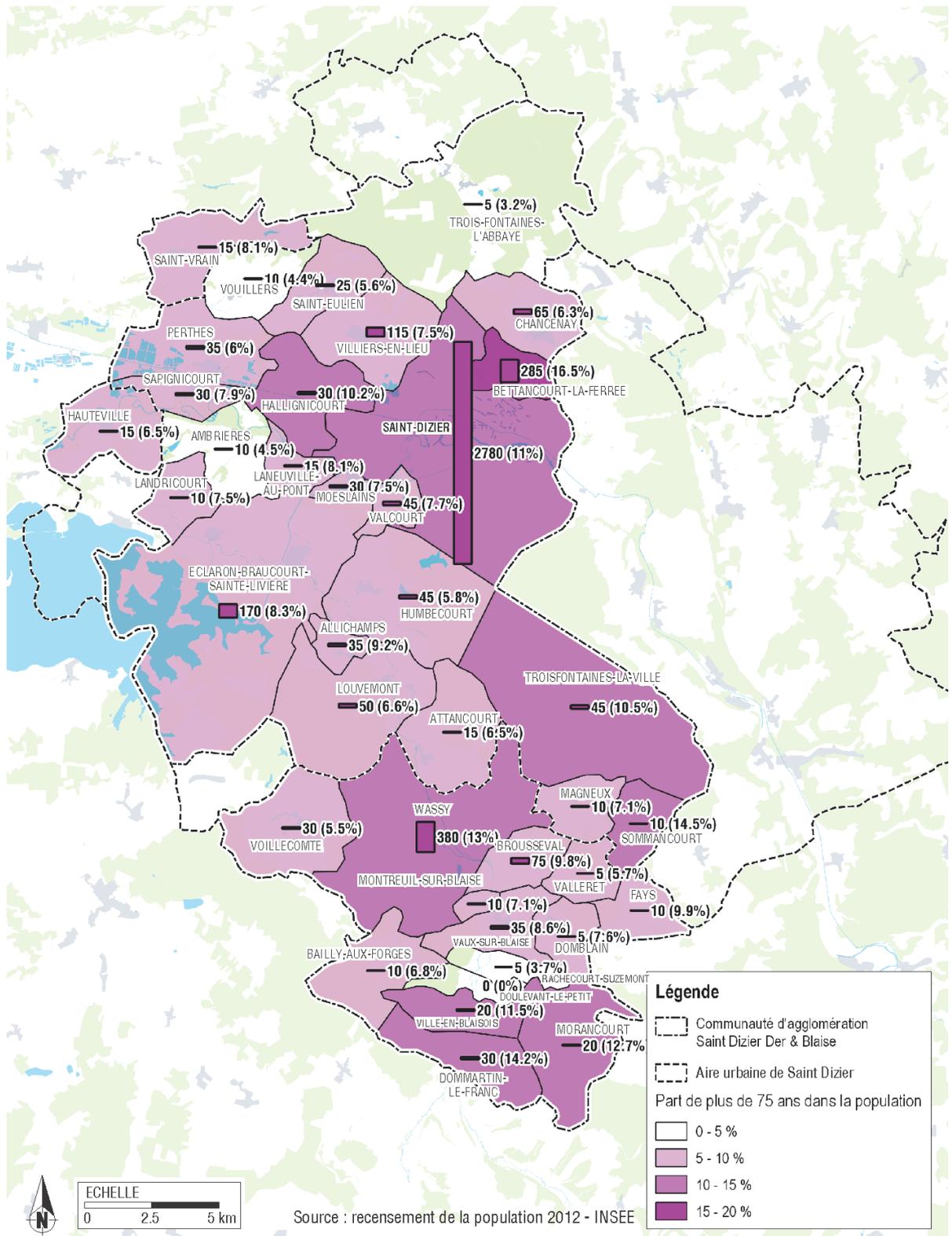
Source : RGP, INSEE 2008

**Figure 8 – Répartition de la population par tranches d'âge<sup>8</sup>**

Fig. 9 Comme le montre la carte page suivante, la part de personnes de plus de 75 ans est supérieure à 11% sur les communes de Bettancourt-la-Ferrée, Sommancourt, Dommartin-le-Franc, Wassy, Morancourt, Roches-sur-Marne, Ville-en-Blaisois, et Saint-Dizier.

<sup>7</sup> INSEE – Recensement de la population 2012

<sup>8</sup> Source : *Programme Local de l'Habitat : Rapport de diagnostic*, mars 2012, Urbam Conseil et Guy Taieb Conseil, p. 16



16/12/2015 1338\_150-f13-VieillessementPop2.ai

Figure 9 – Nombre de personnes de plus de 75 ans par commune et part de population correspondante

Revenus des ménages

**La médiane des revenus disponibles<sup>9</sup> sur l'aire urbaine de Saint-Dizier est 20% inférieure à la médiane des revenus disponibles à l'échelle nationale.**

	Commune de Saint-Dizier	Aire Urbaine de Saint-Dizier	Département Haute-Marne	France
<b>Médiane des revenus disponibles par unité de consommation (2012)</b>	15'900 €	17'600 €	18'180 €	19'790 €

**Tableau 4 – Médiane du revenu disponible<sup>10</sup> par unité de consommation (2012)**

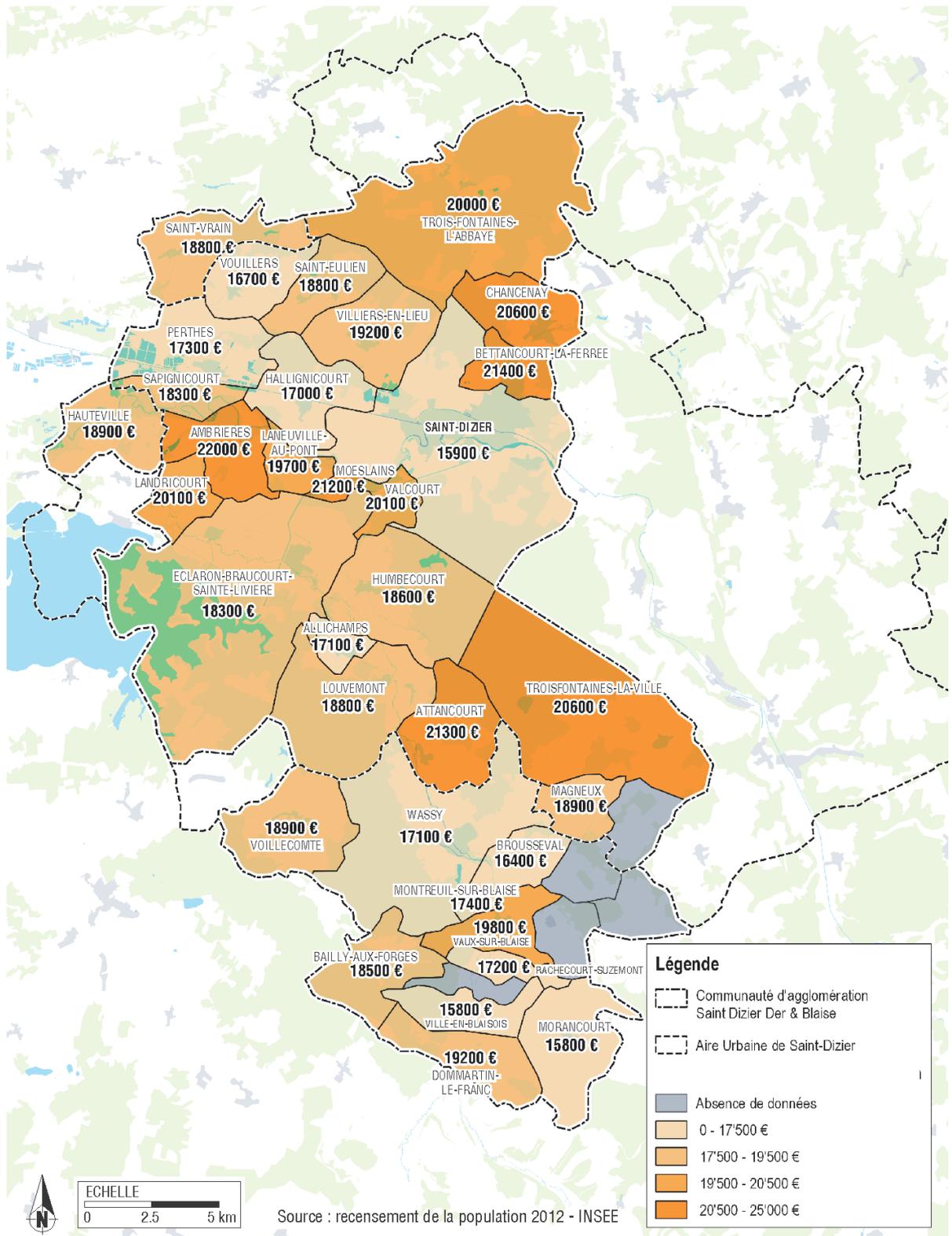
Fig. 10 La médiane des revenus disponibles des ménages habitant la commune de Saint-Dizier sont moindres par rapport à ceux de l'aire urbaine, du département de la Haute-Marne et de la France.

Sur l'agglomération, 10 communes ont un revenu disponible médian supérieur à celui de la France : Ambrières, Bettancourt-la-Ferrée, Attancourt, Moëslains, Troisfontaines-la-Ville, Chancenay, Valcourt, Landricourt, Trois-Fontaines-l'Abbaye et Vaux-sur-Blaise.

Saint-Dizier et Wassy, les deux premières communes de l'agglomération en termes de population, sont toutes les deux situées parmi les 10 communes où la médiane des revenus disponibles est la plus faible.

<sup>9</sup> Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs. Source : INSEE.

<sup>10</sup> « Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs ». <http://www.insee.fr>



16/12/2015 1338\_150-f13-Revenus.ai

Figure 10 – Médiane des revenus disponibles 2012 des communes de la CASDDB

### Motorisation des ménages

Sur l'ensemble de l'agglomération, 80% des ménages possèdent au moins un véhicule. Ce taux varie suivant les communes entre 72% (Saint-Dizier) et 100% (sur les communes de Fay, Moëslains).

Le nombre moyen de véhicules par ménage est de 1,15 sur l'agglomération (et de 1,22 sur l'aire urbaine).

En France métropolitaine, 80% des ménages possèdent au moins une voiture, et le nombre de véhicules par ménage peut être estimé à 1,15<sup>11</sup>. **La communauté d'agglomération se situe donc dans la moyenne nationale, malgré un territoire majoritairement rural.**

En revanche, quelques communes se démarquent avec un taux de motorisation faible : Saint-Dizier, Wassy et Brousseval notamment. Le faible taux de motorisation peut être expliqué par les faibles revenus des habitants, conclusion qui ressortait de l'analyse précédente. La répartition sur l'agglomération de l'offre locative sociale doit tendre vers un équilibre entre la politique de logement social et l'accès des habitants de logements sociaux à la mobilité, notamment à l'offre de transports en commun, afin de permettre au maximum de ménages de se déplacer et de faire, s'ils le souhaitent, l'économie d'un véhicule.

### Motorisation des ménages à Saint-Dizier

Le quartier du Vert-Bois présente des taux de motorisation nettement plus faibles que la moyenne de la commune. Sur certains secteurs du quartier, plus d'un ménage sur trois ne possède pas de voiture.

Le centre-ville présente également des taux de motorisation relativement faibles par rapport aux autres quartiers de Saint-Dizier.

<sup>11</sup> Source : Recensement de la population 2012 - INSEE

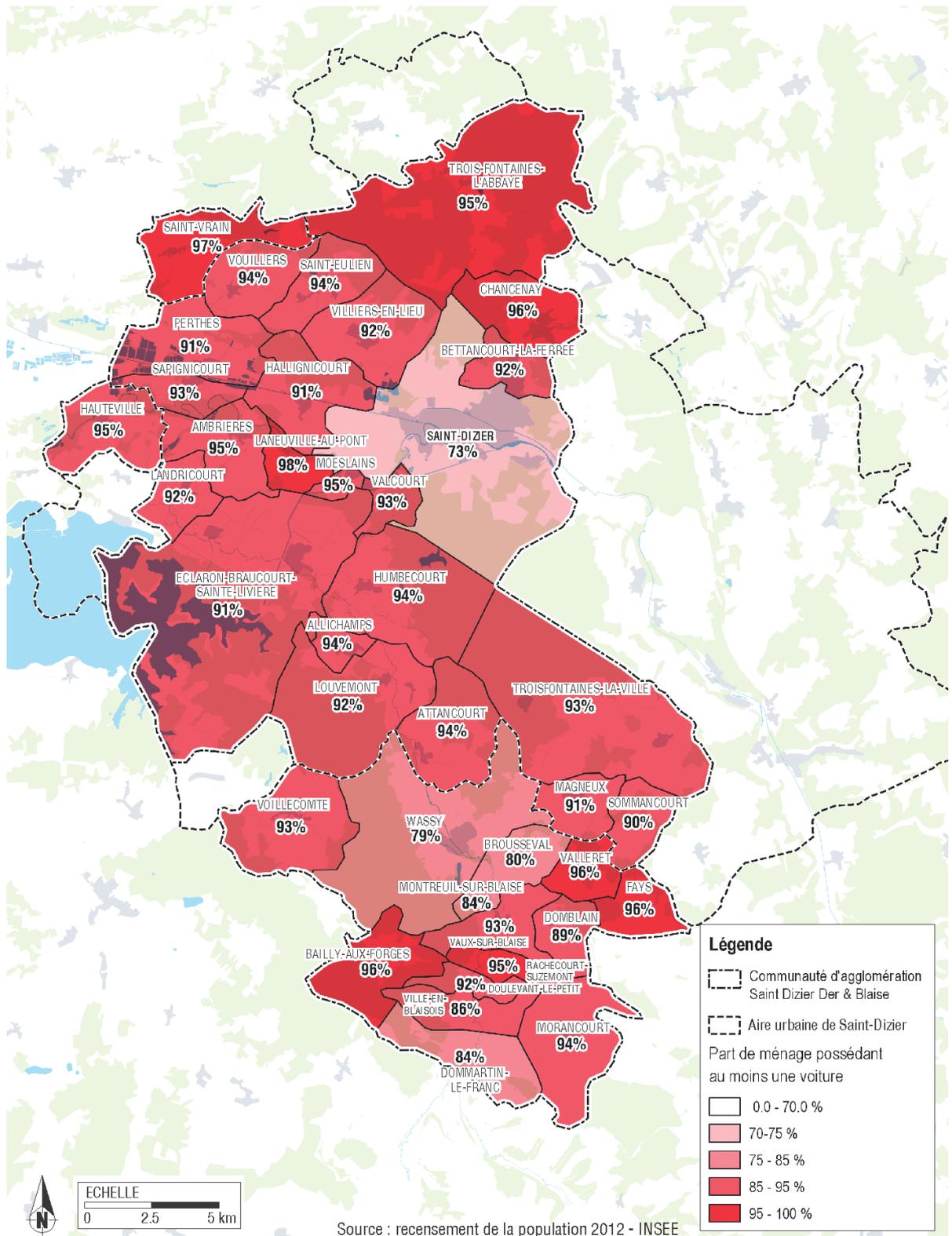
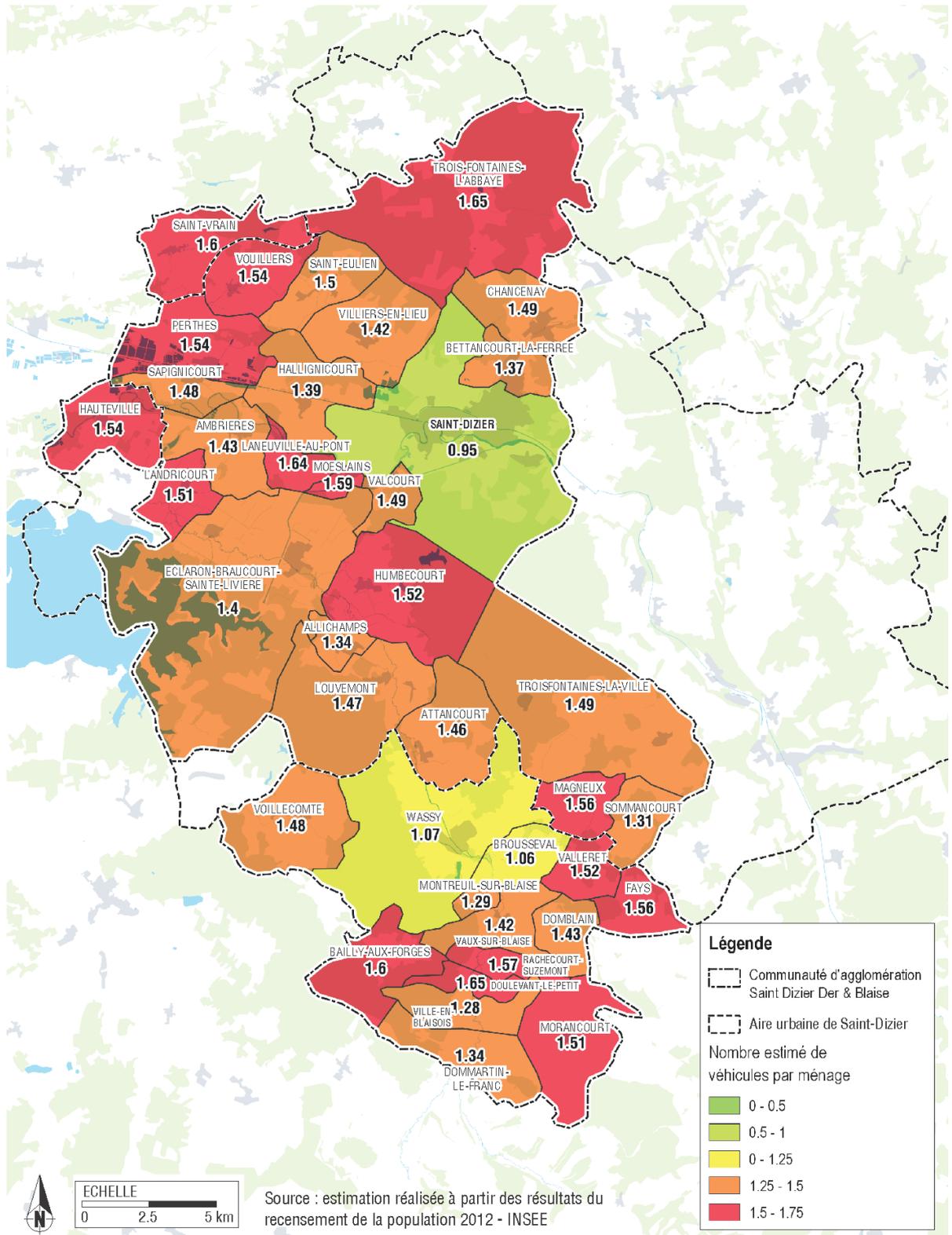


Figure 11 – Part des ménages motorisés par commune de la CASDDB



16/12/2015 1338\_150-f13-Population2012-Motorisation.ai

Figure 12 – Nombre estimé de véhicules par ménage sur la CASDDB

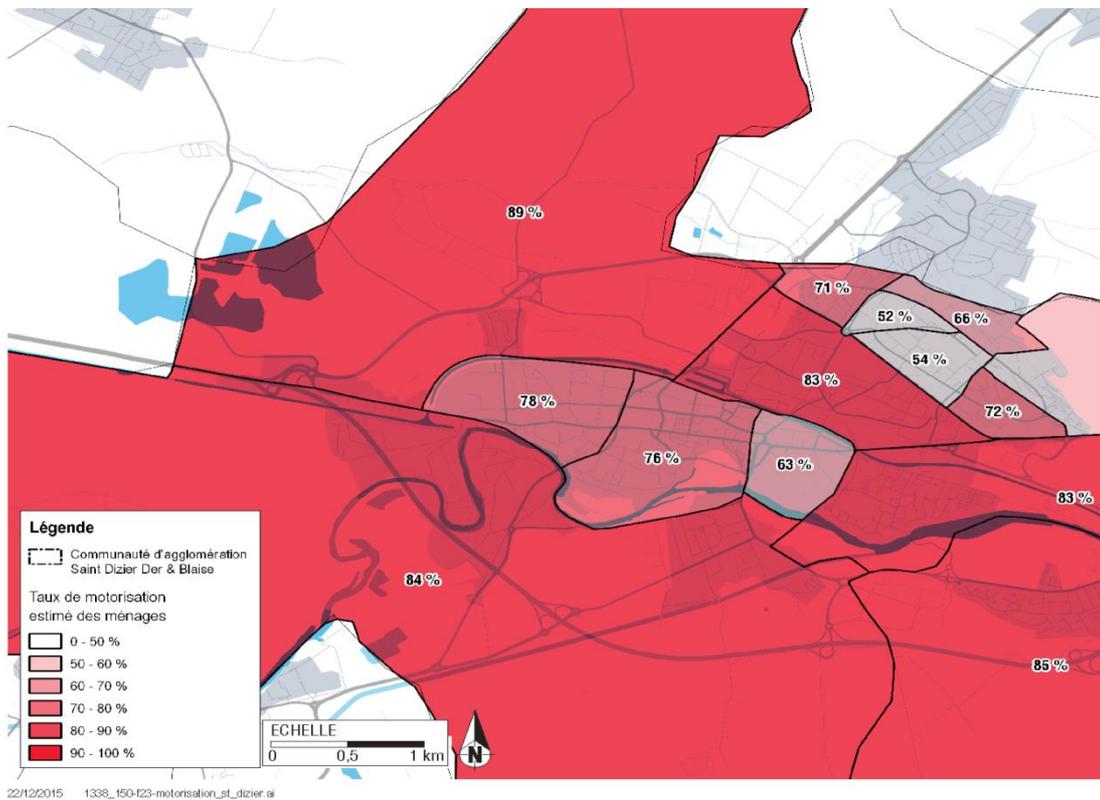


Figure 13 – Pourcentage de ménages possédant au moins un véhicule à l'IRIS sur la commune de Saint-Dizier

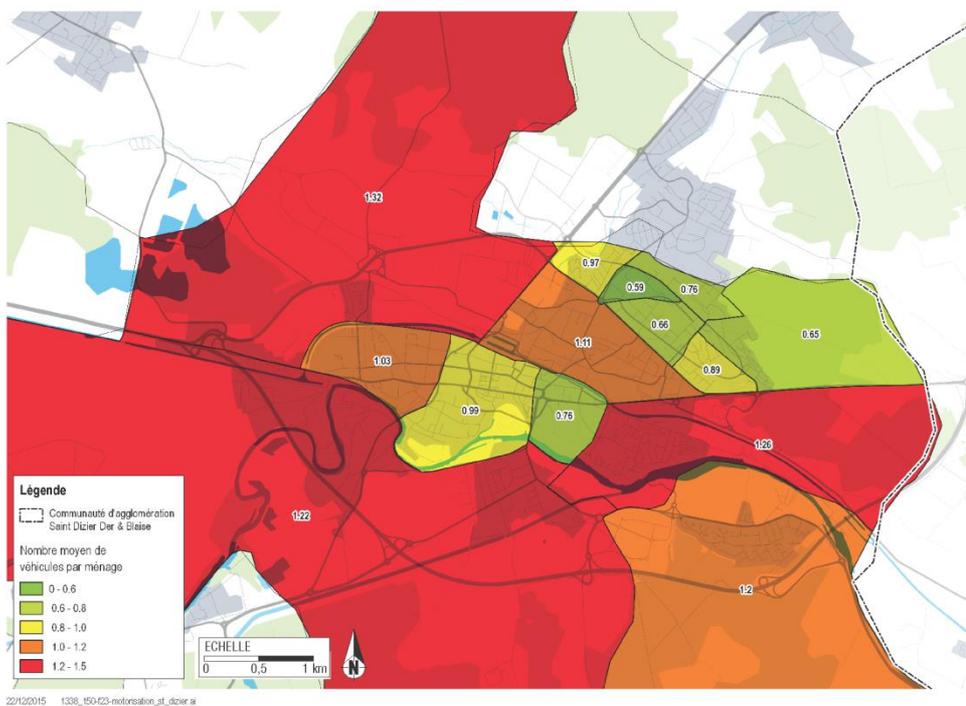


Figure 14 – Nombre moyen de véhicules par ménage à l'IRIS sur Saint-Dizier

### A retenir – Population

- Un territoire hétérogène, avec une population concentrée autour de deux pôles majeurs : Saint-Dizier, où habitent plus de la moitié des habitants du territoire, et dans une moindre mesure Wassy.
- Une couronne plus dense autour de la ville de Saint-Dizier, regroupant notamment les communes d'Ancerville et Eurville-Bienville, hors de l'agglomération.
- Un territoire dans l'ensemble en perte de population.
- Une agglomération qui reste un pôle d'habitat dans un rayon de 50 kilomètres environ.
- Une population vieillissante, notamment sur les communes de Saint-Dizier et Wassy.
- Des revenus médians disponibles nettement plus faibles que la médiane nationale sur la majorité des communes du territoire et notamment Saint-Dizier et Wassy.
- Un nombre de véhicules par ménage similaire à la moyenne nationale, alors même que le territoire est à dominante rurale, ce qui pourrait impliquer une motorisation plus élevée. Une tendance très marquée sur les communes de Saint-Dizier et Wassy, en lien direct avec des revenus faibles sur ces territoires.

## II.1.3 Emploi

### Emploi sur la CASDDB et l'aire urbaine de Saint-Dizier

Tab. 5 L'agglomération accueille 20'850 emplois au total, dont près de 80% sur la commune de Saint-Dizier, et près de 85% sur le pôle élargi de Saint-Dizier (Villiers en Lieu, Moëslains, Bettancourt-la-Férée).

Agglomération	Nombre d'emplois	Aires urbaines
Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise 20'850 emplois au total	220 emplois	Hors aires urbaines de Saint-Dizier et Wassy
	2'000 emplois	Aire Urbaine de Wassy
	18'630 emplois	Aire urbaine de Saint-Dizier 21'400 emplois
Hors agglomération	2'770 emplois	

**Tableau 5 – Emplois situés sur la CASDDB et les aires urbaines la constituant (INSEE 2012)**

Ces chiffres intègrent la Base Aérienne, qui emploie environ 2'000 personnes, avec environ 1'800 personnes présentes quotidiennement sur le site.

Fig. 15-16 **Wassy, qui accueille 1'280 emplois (6% des emplois de la CASDDB), constitue un pôle d'emploi secondaire. Le pôle constitué de Wassy et Brousseval compte 1'910 emplois, soit 9% des emplois de l'agglomération.**

Troisième pôle d'emplois de l'agglomération, Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière compte 300 emplois (1,5% des emplois de la CASDDB).

Sur les autres communes du territoire, l'activité est faible et diffuse.

**Au total, ces trois pôles regroupent plus de 90% des emplois de l'agglomération.**

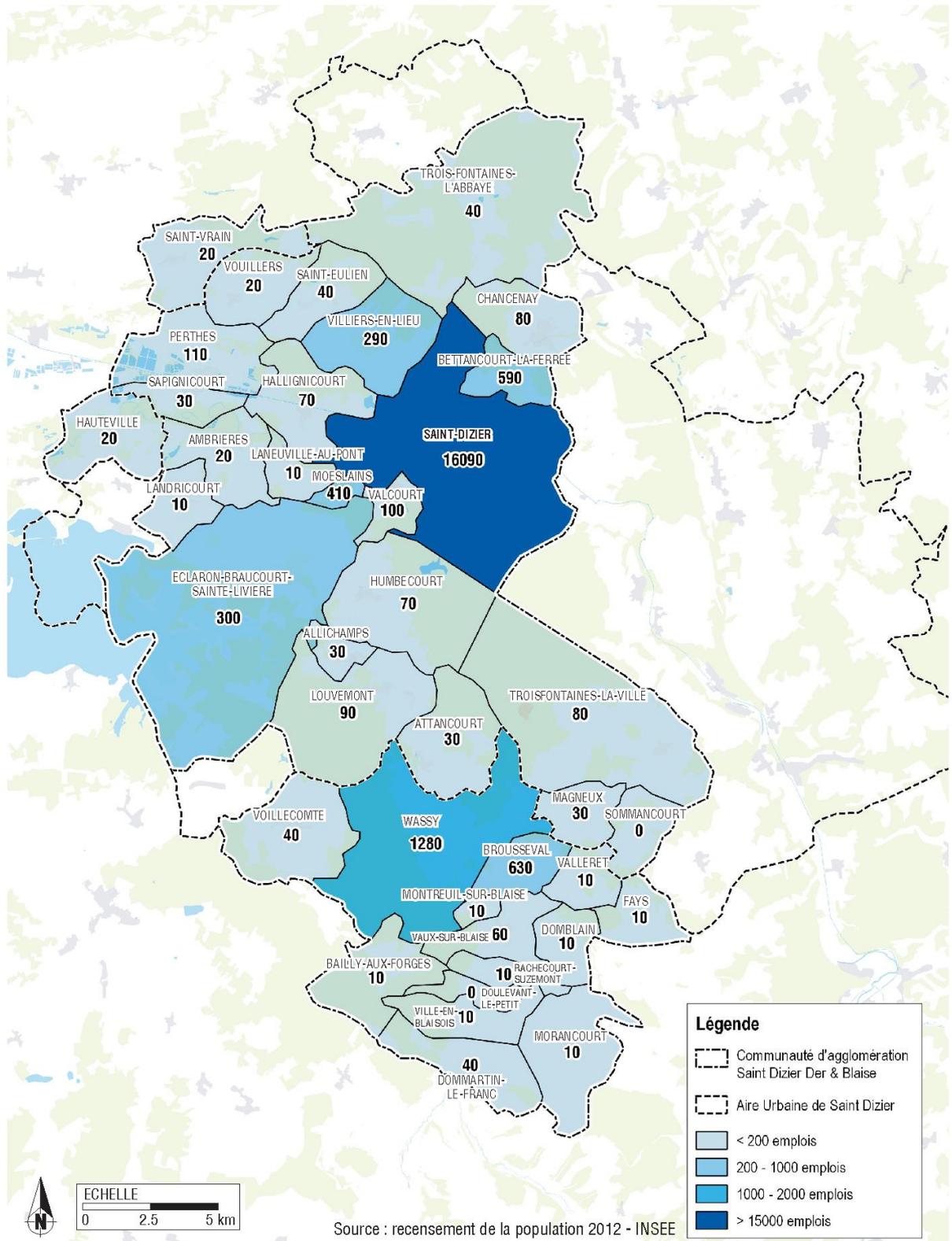
A l'échelle de l'aire urbaine, l'agglomération regroupe près de 90% des emplois. Le cas particulier d'Ancerville peut être noté, avec 900 emplois.

### Comparaison avec le nombre d'emplois des aires urbaines proches

Echelle	Agglomération			Aires Urbaines		
	Saint-Dizier, Der & Blaise	Saint-Dizier	Vitry-le-François	Bar-le-Duc	Joinville	Wassy
Nombre d'emplois	20'850	21'400	12'300	14'700	2'500	2'000

**Tableau 6 – Nombre d'emplois des aires urbaines proches (INSEE 2012)**

L'aire urbaine de Saint-Dizier présente 30% d'emplois en plus par rapport à Bar-Le-Duc et Vitry-le-François: le territoire est donc un pôle d'emploi important par rapport aux territoires proches de l'agglomération.



16/12/2015 1338\_150-f12-Emplois2012v2.ai

Figure 15 – Nombre d'emplois par commune sur la CASDDB (2012)

Evolution du nombre d'emplois

Echelle	Evolution du nombre d'emplois entre 2007 et 2012
Aire Urbaine de Saint-Dizier	-5.8%
Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise	-3.9%
Département Haute-Marne	-4.4%

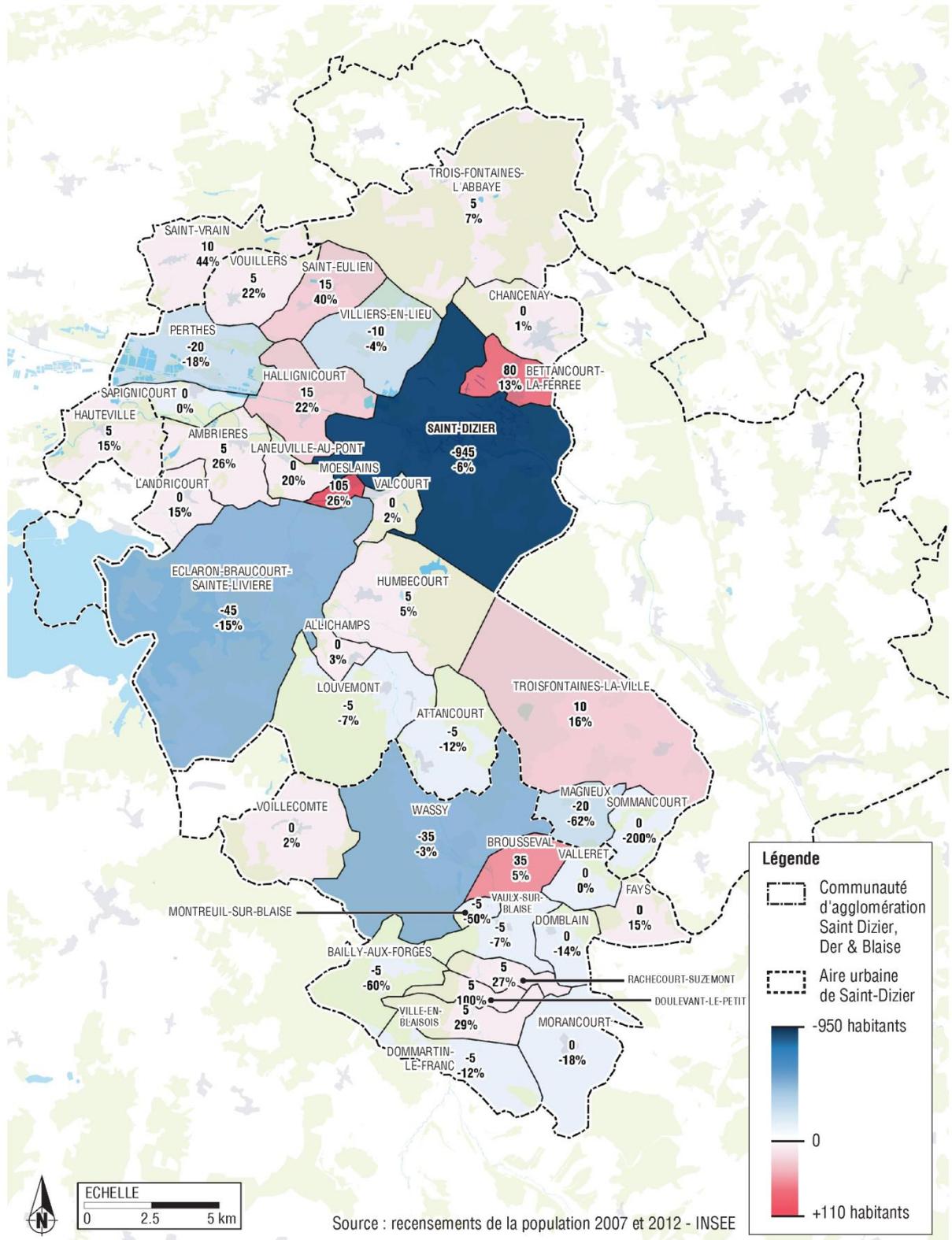
**Tableau 7 – Evolution du nombre d'emplois entre 2007 et 2012**

Le nombre d'emplois diminue sur le territoire. Contrairement à l'évolution de la population, **l'agglomération subit une perte d'emplois proportionnellement moins importante que l'aire urbaine et le département de la Haute-Marne**. A cette échelle, **l'agglomération renforce donc sa dimension de pôle d'emplois**, malgré une perte générale du nombre d'emplois sur le territoire.

Fig. 16 En cohérence avec le nombre d'emplois sur la commune, la baisse est la plus forte à Saint-Dizier (-945 emplois de 2007 à 2012). A Moeslains et Bettancourt-la-Ferrée, communes de la première couronne de Saint-Dizier, le nombre d'emplois augmente, avec respectivement plus de 100 et 80 emplois créés entre 2007 et 2012, ce qui peut traduire une migration des emplois de Saint-Dizier vers des communes périphériques.

**A retenir – L'emploi**

- Près de 80% des emplois de la communauté d'agglomération sont situés sur la commune même de Saint-Dizier.
- Avec une diminution du nombre d'emplois inférieure à celle du département, de nombreuses zones d'activités bien desservies et la base aérienne, Saint-Dizier maintient son rôle de pôle d'emploi. Le projet de Zone d'Activité de Référence (voir ci-après), en cours de commercialisation, vise à le renforcer et le pérenniser.
- Le poids de la zone aérienne, avec 2'200 emplois environ, est de 10% des emplois de la CASDDB.
- Wassy et Brousseval jouent le rôle de pôles secondaires dans l'agglomération, avec près de 10% des emplois de cette dernière, et un nombre d'emploi globalement stable entre 2007 et 2012.



04/12/2015 1338\_150-f12-Emplois2012v2.ai

Figure 16 – Evolution du nombre d'emplois par commune de la CASDDB entre 2007 et 2012 (en nombre d'emplois et en pourcentage d'évolution)

## II.1.4 Projets

### II.1.4.1 Saint-Dizier 2020, un projet ambitieux pour le centre-ville

L'agglomération de Saint-Dizier s'est engagée dans un projet ambitieux de renouvellement urbain. Si la démarche est classique, son ampleur (une grande partie du cœur d'agglomération) l'est moins.

Fig 17 Le programme « Saint-Dizier 2020 » a pour objectif de donner plus de visibilité à l'offre commerciale, culturelle et touristique de Saint-Dizier. Il permettra de positionner le nouveau centre urbain à une échelle régionale et d'en faire un pôle d'attraction moteur du développement de son économie. Pour cela, un programme complet de requalification et de réaménagement urbain a été élaboré, associé à une densification mesurée de la population, une densification économique et culturelle avec la création d'un pool d'équipements en centre-ville. Le cœur du programme se situe entre la Marne et le Canal de la Marne à la Saône. Ses limites est et ouest sont marquées par le rond-point de l'église Saint Martin de Gigny et l'église du quartier de la Noue (*source : cahier des charges des études d'impact*).

Ce projet permet une extension urbaine du centre-ville, notamment à travers la reconnexion de la Marne et du canal, une amélioration de la qualité des espaces publics, des franchissements et continuités pour les modes actifs, une reconfiguration du stationnement permettant de libérer les espaces publics dans les secteurs à enjeu.

Le plan de circulation proposé en accompagnement du projet ne remet pas en cause les grands principes d'accès automobile en centre-ville.

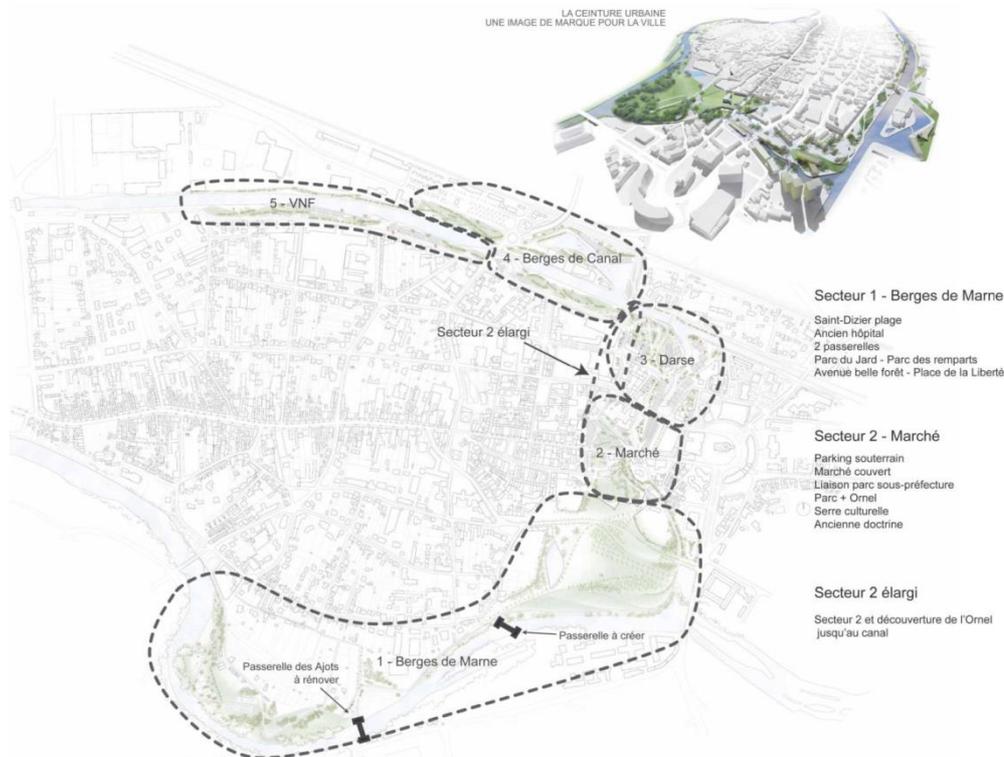


Figure 17 – Présentation du projet Saint-Dizier 2020



### II.1.4.3 Projet CIGEO

Un autre projet d'activité économique est situé à proximité de l'agglomération : **le projet CIGEO de stockage de déchets radioactifs de l'ANDRA dont le fonctionnement doit démarrer à l'horizon 2025 entre la Meuse et la Haute-Marne** (autour des communes de Montier-sur-Saulx, Bure, Bonnet, soit à l'Est de la Marne, au Sud-Est de Saint-Dizier, mais en dehors de l'aire urbaine). Aujourd'hui, pour avancer, le projet est soumis à l'approbation d'un décret ministériel.

**Ce projet doit ainsi s'implanter à 35 km de Saint-Dizier et 25 km de Wassy.** D'après le CIGEO, la construction de l'installation nécessitera la présence de 1'300 à 2'300 personnes, entre 2020 et 2025, et après 2025, entre 600 et 1'000 personnes. La création d'emplois directe est estimée de l'ordre de 300<sup>13</sup>.

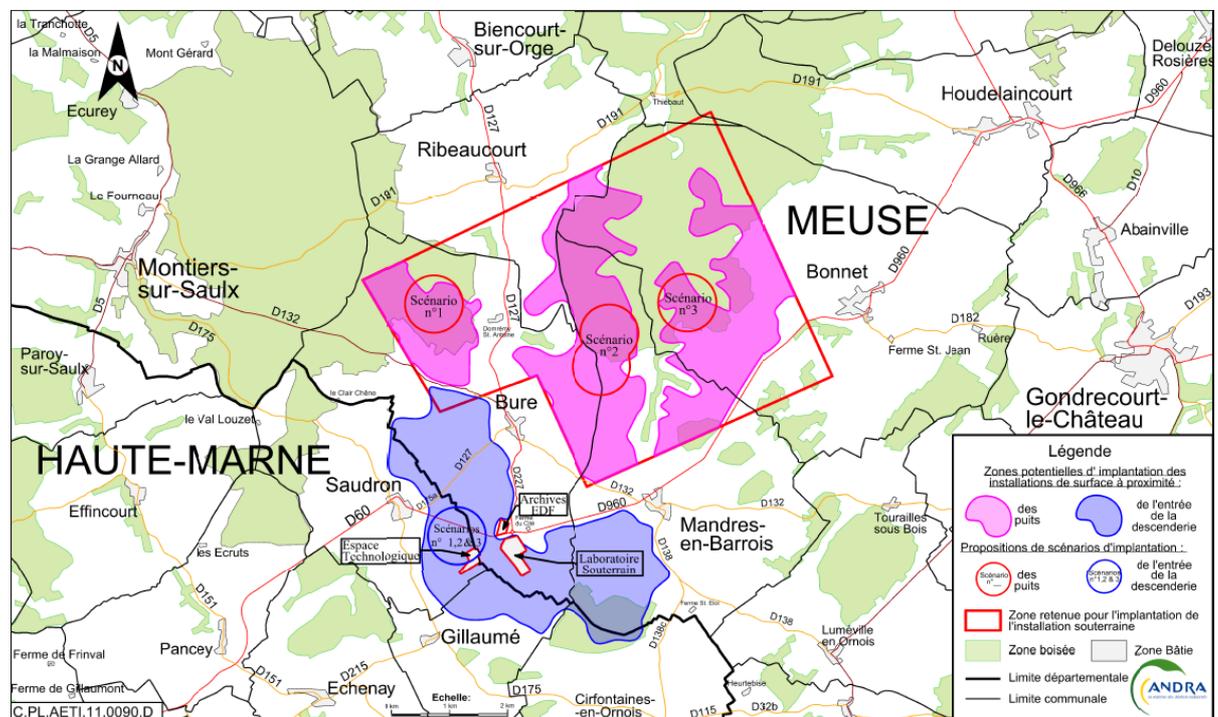


Figure 19 – Zones potentielles d'implantation du projet CIGEO de l'ANDRA<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Source : <http://www.xn--cigo-dpa.com/le-developpement-du-territoire>, consulté en décembre 2015.

<sup>14</sup> Source : <http://www.xn--cigo-dpa.com/la-localisation-des-installations>, consulté en décembre 2015.

## II.1.5 Pôles générateurs

### II.1.5.1 Secteurs d'emplois

Fig. 20 La représentation carroyée des emplois sur l'ensemble de l'agglomération permet, au-delà de la localisation des zones d'activités et d'artisanat identifiées comme telles, de faire ressortir les principaux pôles d'emplois en termes de densité :

- le centre-ville de Saint-Dizier ;
- le secteur commercial et industriel au Nord-Ouest de Saint-Dizier, secteur qui inclut notamment les aciéries Hachette et Driout qui emploient plus de 400 personnes ;
- la base aérienne, au Sud-Ouest sur la commune de Saint-Dizier (accès principal par la commune de Moëslains) ;
- le centre-ville de Wassy ;
- Brousseval, par la présence des Fonderies Brousseval et Montreuil qui emploient plus de 400 personnes ;
- plus modestement, Perthes et Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière, avec quelques entreprises employant 30 à 50 personnes.

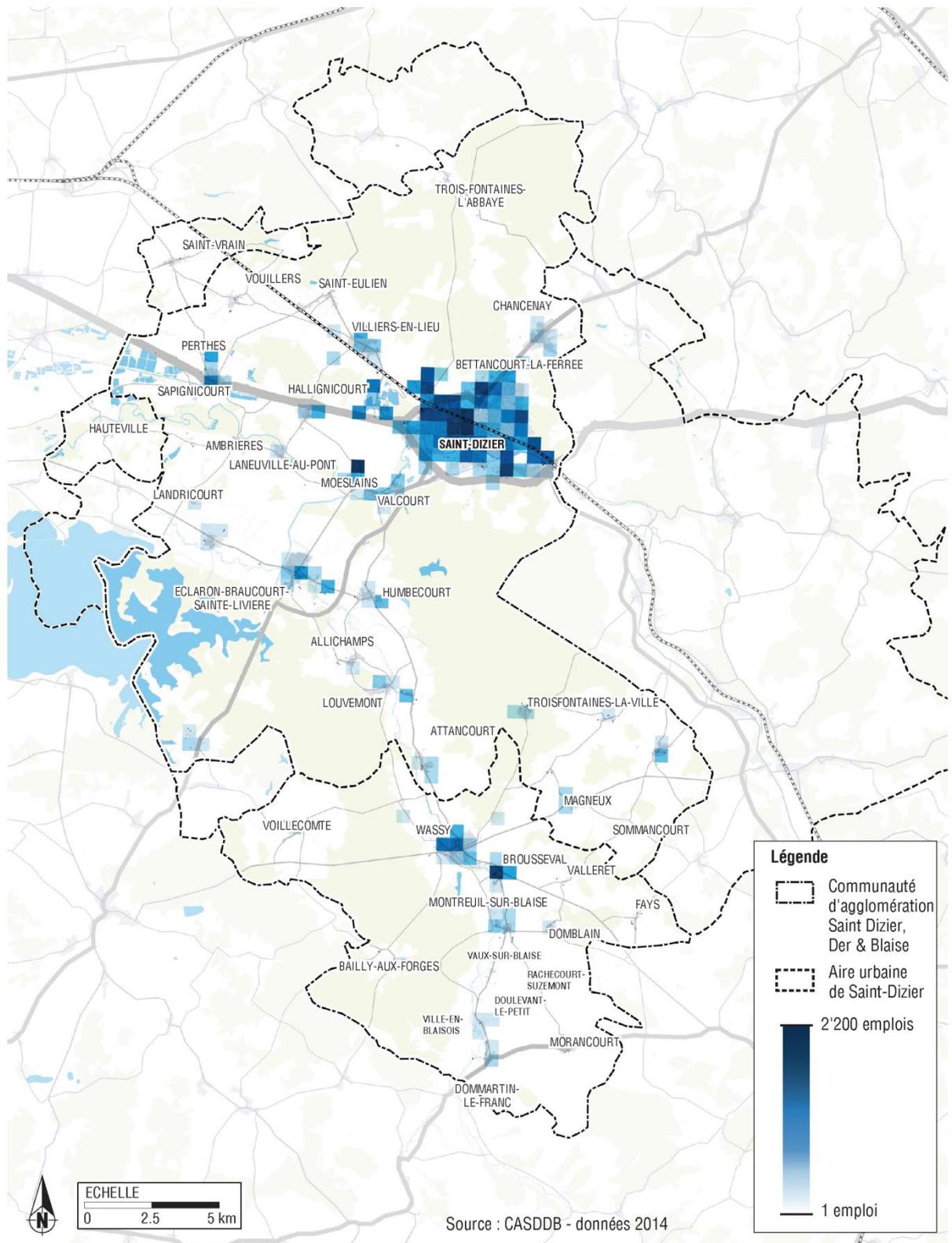
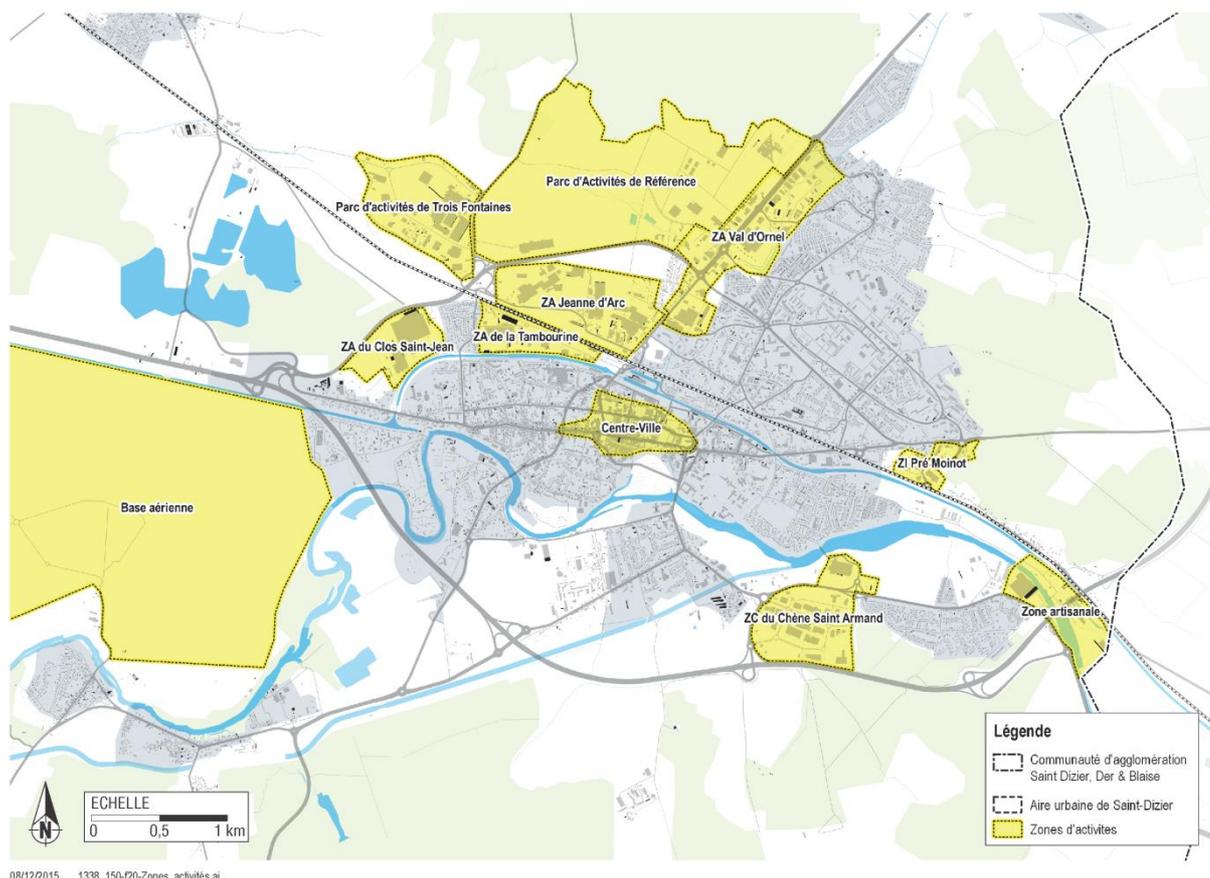


Figure 20 – Localisation des emplois sur la CASDDB

### Localisation des zones d'activités

Les zones d'activité autour de Saint-Dizier sont représentées sur la carte ci-dessous.



**Figure 21 – Zones d'activités de Saint-Dizier**

En dehors du centre-ville de Saint-Dizier, de la Base Aérienne et de quelques Zones d'Activités situées au Sud-Est de Saint-Dizier, **la majorité des zones d'activités sont situées au Nord-Ouest de la commune**. Elles sont desservies par la RD635, axe de liaison entre Bar-Le-Duc et Saint-Dizier.

### La Base Aérienne 113

**La base aérienne, premier employeur du département avec 2'000 emplois<sup>15</sup>**, est située sur la commune de Saint-Dizier, mais l'accès principal au site se fait par les communes de Valcourt et Moëslains, au Sud-Ouest de Saint-Dizier, après franchissement de la Marne.

Parmi les 2'000 employés, un quart est domicilié sur la base : 1'500 personnes effectuent le trajet vers la base quotidiennement. Parmi celles-ci, 800 habitent à moins de 10km de la base, soit 40% : **65% des employés habitent ainsi à moins de 10km de la base**, distance qui inclut Saint-Dizier mais pas les habitants de Wassy.

Domicile des salariés	Nombre d'emplois	Pourcentage du total des emplois
Sur la base	500	25%
A moins de 10 km de la base	800	40%
Entre 10 et 40km de la base	450	20%
Plus de 40 km de la base	250	15%

**Tableau 8 – Salariés de la base aérienne : nombre et lieu de domicile<sup>16</sup>**

La pose de compteurs automatiques aux entrées de la base aérienne en février 2016 (source : CASDDB) donne les résultats suivants pour un mardi de semaine :

- un trafic journalier total de 2'170 véhicules jours double sens, qui se répartissent :
  - à 90% sur l'entrée par Moëslains ;
  - à 9% sur l'entrée Robinson, au Nord-Est de la base ;
  - à 1% sur l'entrée par Hallignicourt, au Nord-Ouest ;
- une période de de pointe du matin répartie sur deux heures, entre 7h et 9h, avec :
  - entre 7h et 8h : un trafic total entrant de 275 véhicules ;
  - entre 8h et 9h : un trafic total entrant de 205 véhicules ;
- une heure de pointe du soir concentrée entre 17h et 18h, avec 550 véhicules sortant sur l'heure.

**La très grande majorité du trafic en lien avec la base aérienne se fait par Moëslains**, les deux autres entrées étant utilisées de façon beaucoup plus anecdotique.

<sup>15</sup> Source : CR des Ateliers PDU du 14/10/2015 – commandement de la Base Aérienne 113.

<sup>16</sup> Source : Base Aérienne 113

**A retenir – Les zones d'emplois comme pôles générateurs de déplacements**

- **La commune de Saint-Dizier est le pôle d'emploi majeur de l'agglomération**, à la fois par son secteur commercial de centre-ville mais aussi par la présence de zones industrielles et d'activités et des usines qui y sont implantées et par la présence de la base aérienne sur son territoire.
- La base aérienne, premier employeur de l'agglomération, emploie 2'200 personnes sur l'agglomération de Saint-Dizier.
- Les secteurs d'emplois sont diffus sur le reste du territoire, avec **quelques pôles secondaires sur les communes de Wassy, Brousseval** d'abord, et ensuite Perthes et Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière.
- A proximité de Saint-Dizier, Ancerville présente environ 900 emplois.
- De nombreux emplois sont industriels, avec notamment des fonctionnements en 3x8 qui sont peu adaptés à du transfert modal vers les transports publics classiques.

## II.1.5.2 Autres pôles générateurs

### Établissements scolaires

*L'ensemble des établissements scolaires de la communauté d'agglomération ainsi que leurs effectifs sont présentés en annexe 3.*

Fig. 22 Les établissements scolaires se concentrent majoritairement sur les deux bassins de population que sont Saint-Dizier et Wassy : Saint-Dizier accueille 75 % des élèves de la communauté d'agglomération (tous niveaux confondus), et Wassy 10%.

Les élèves de primaire et de maternelle de la communauté d'agglomération sont à 70% scolarisés dans des établissements de Saint-Dizier ou de Wassy. En dehors de ces communes, les établissements maternels et primaires sont disséminés sur le territoire, avec des petites écoles de quelques classes (12 écoles accueillent moins de 60 élèves<sup>17</sup>).

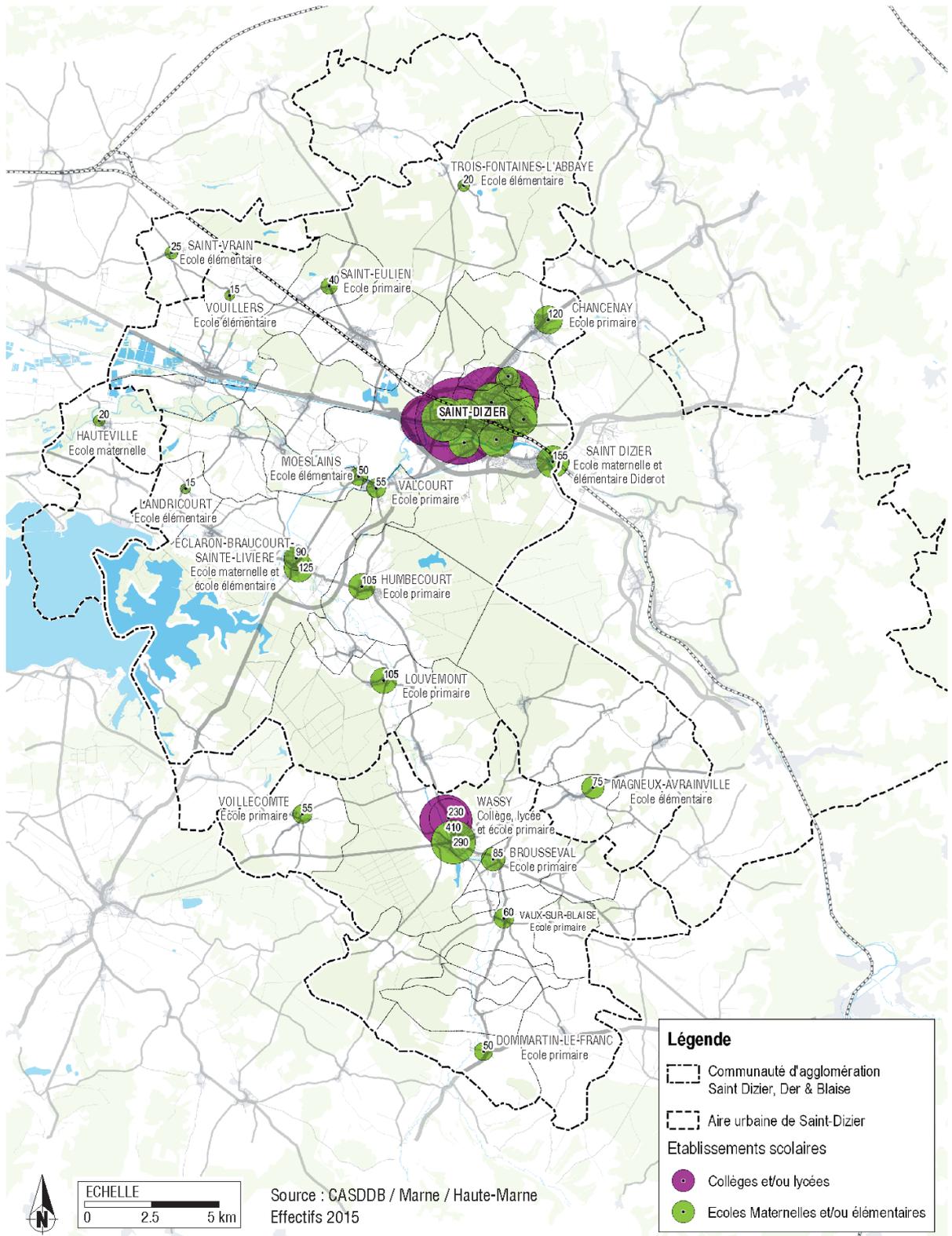
L'effectif secondaire se répartit entre ces deux communes :

- 15% sur Wassy, qui dispose d'un lycée (230 élèves) et d'un collège (410 élèves) ;
- 85% sur Saint-Dizier, qui dispose de 4 collèges (dont un privé) et 3 lycées (dont un privé), qui accueillent 3'760 élèves au total.

Fig. 23 Sur la commune de Saint-Dizier, les établissements scolaires sont rassemblés dans deux secteurs :

- le centre-ville, avec notamment la présence du collège/lycée l'ESTIC (plus de 1'000 élèves), le collège La Noue (400 élèves) et quelques écoles maternelles et primaires ;
- le quartier Vert-Bois et ses abords, avec les lycées Blaise Pascal et Saint-Exupéry (1'500 élèves au total) et les collèges Anne Frank et Luis Ortiz (750 élèves au total).

<sup>17</sup> Au total, ces 12 écoles accueillent 10% des élèves de maternelle et primaire de la communauté d'agglomération.



24/02/2016 1338\_150-f20-ecolairesaglo.ai

Figure 22 – Effectifs des établissements primaires et secondaires sur la CASDDB

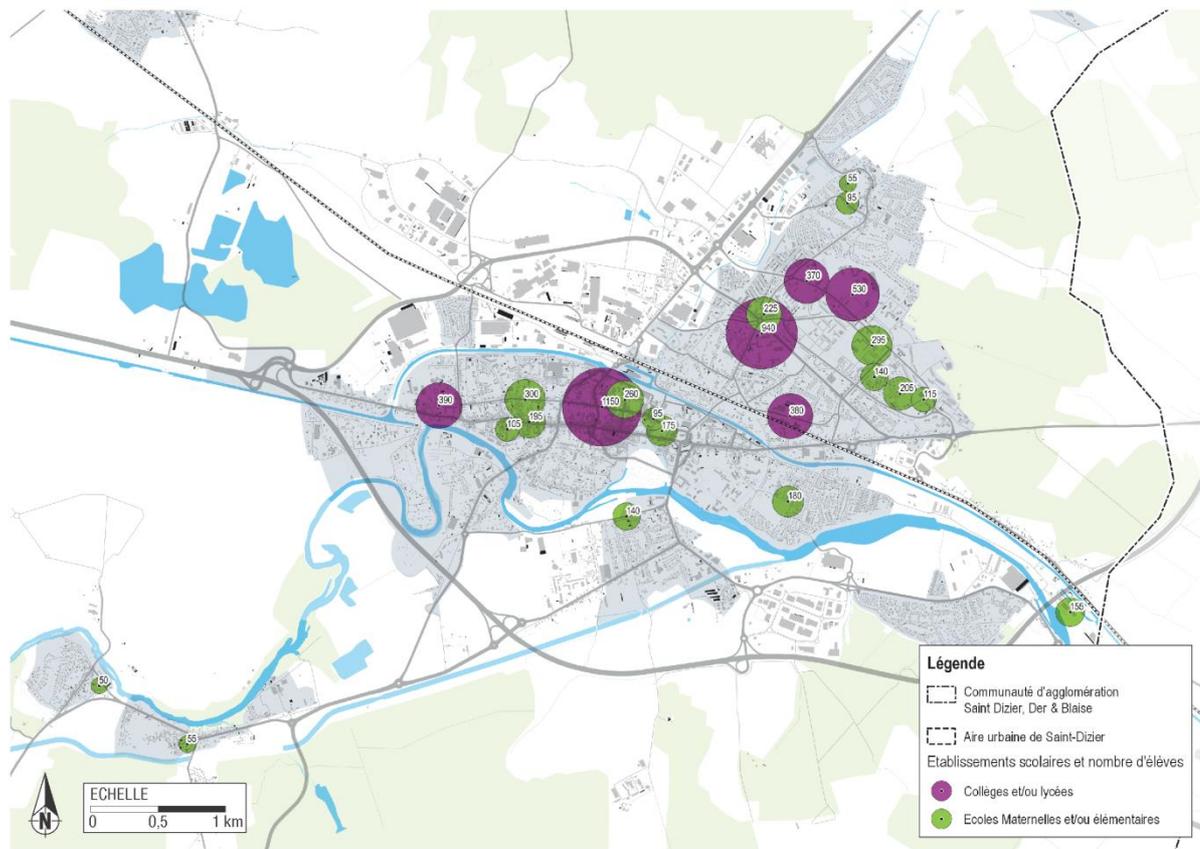


Figure 23 – Effectifs des établissements primaires et secondaires sur la commune de Saint-Dizier

### Les pôles hospitaliers

Les pôles hospitaliers de la communauté d'agglomération sont les suivants :

- le Centre Hospitalier Geneviève de Gaulle Anthonioz à Saint-Dizier ;
- le Centre Hospitalier Spécialisé André Breton à Saint-Dizier ;
- l'hôpital Saint Charles à Wassy.

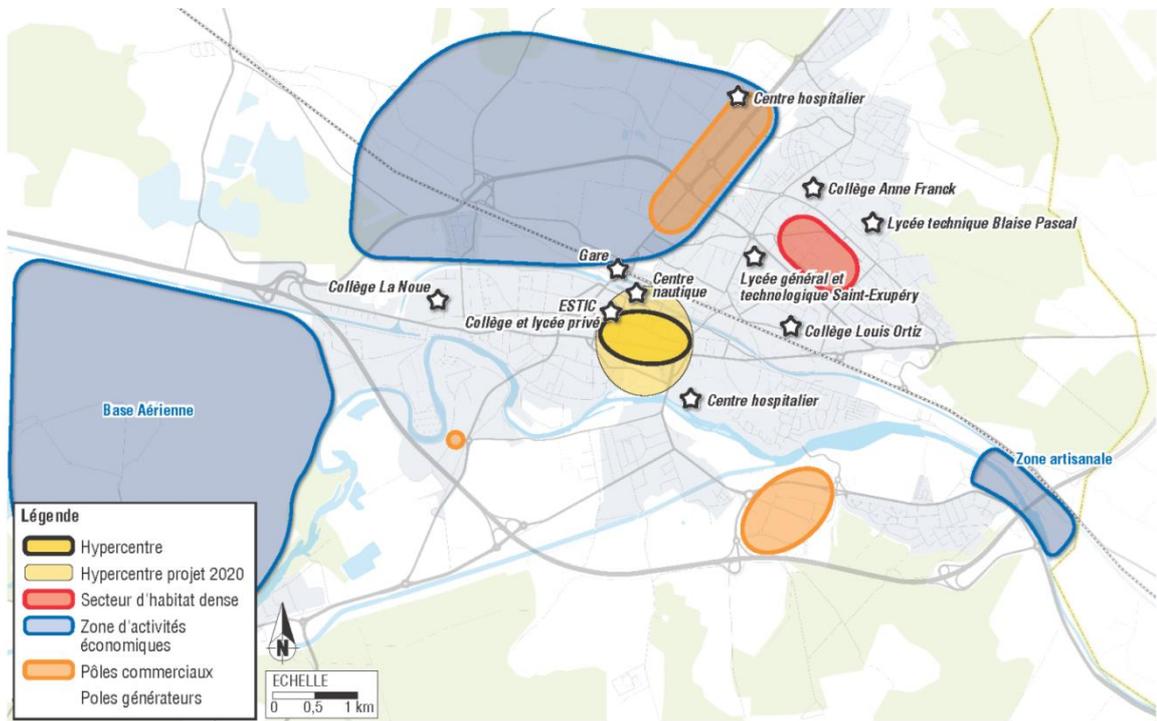
### Les pôles commerciaux

Les pôles commerciaux de la communauté d'agglomération sont les suivants :

- la zone commerciale de Bettancourt-La-Ferrée, sur la sortie de Saint-Dizier le long de la RD635 ;
- la zone commerciale du Chêne Saint Armand, au Sud de Saint-Dizier, directement accessible par le contournement de la ville par la RN4 ;
- le centre-ville de Saint-Dizier ;
- le centre-ville de Wassy ;
- dans une moindre mesure, le centre-bourg d'Eclaron dispose de quelques commerces de proximité.

Parmi les communes de l'aire urbaine de Saint-Dizier, Ancerville dispose d'une offre commerciale de proximité.

Fig 24-25 Les figures page suivante localisent les principaux pôles générateurs à l'échelle de Saint-Dizier.



16/12/2015 1338\_150-118-Pole-generateur.ai

Figure 24 – Pôles générateurs à l'échelle de Saint-Dizier

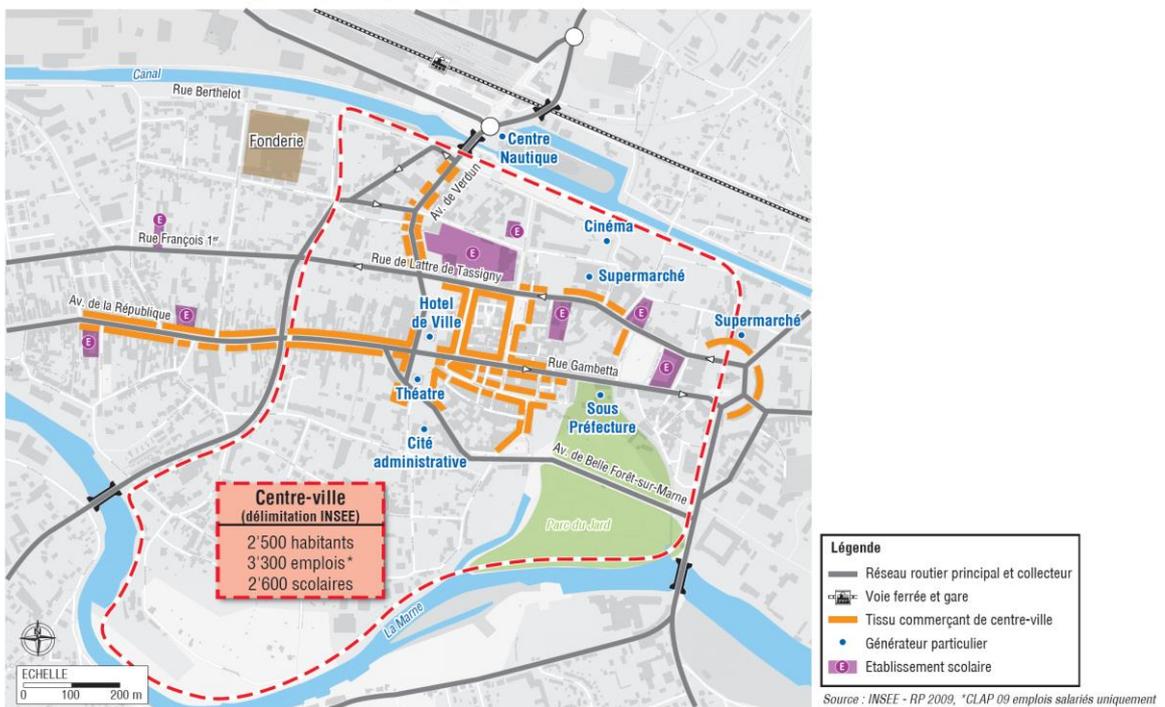


Figure 25 – Pôles générateurs du centre-ville de Saint-Dizier

### Les polarités touristiques

Le lac du Der est la destination principale pour le tourisme et les loisirs, pour les habitants de l'agglomération comme pour les visiteurs extérieurs.

Le lac des Leschères, au Sud de Wassy, fait l'objet d'un projet d'aménagement pour accueillir un espace de loisirs qualitatif (plage, jeux pour enfants, buvette, ...).

Une halte fluviale a également été inaugurée en 2016 sur la commune de Saint-Dizier, au niveau du centre aquatique.

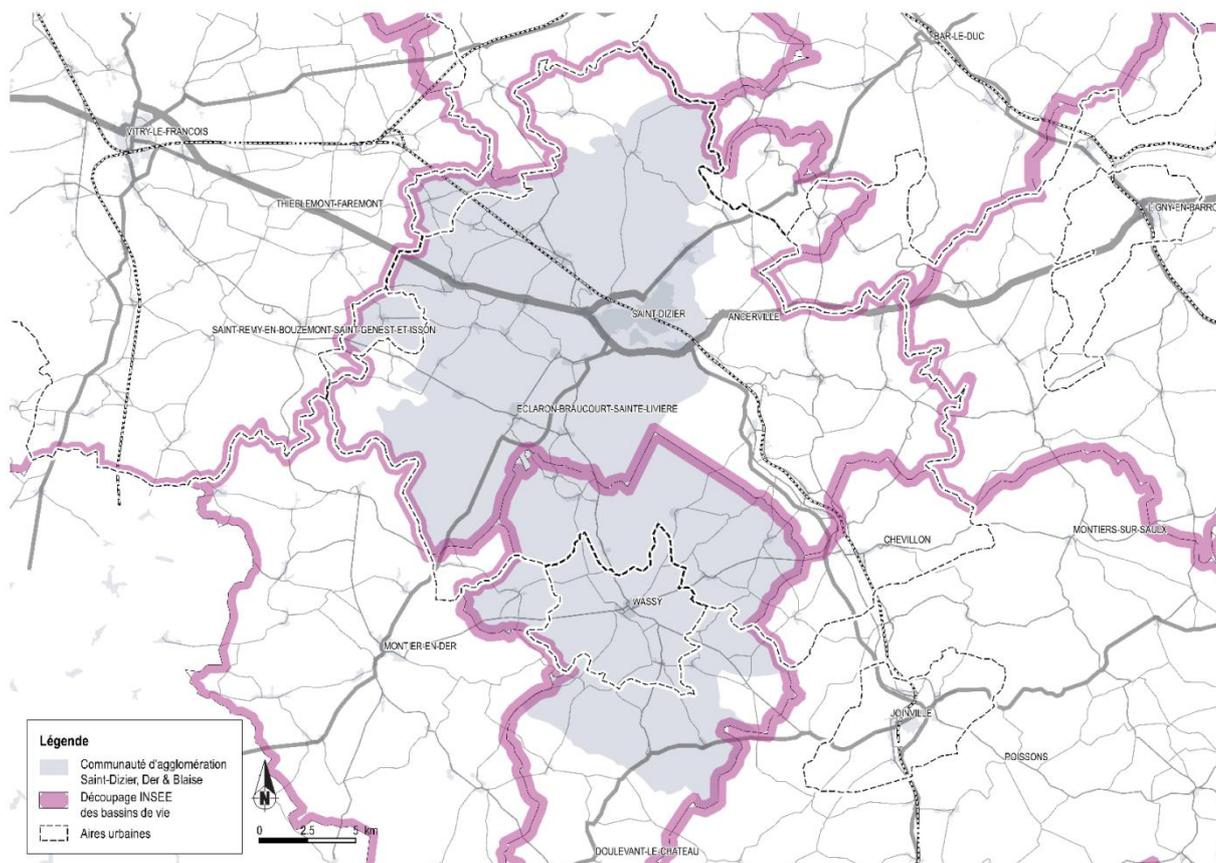
### II.1.5.3 Structuration du territoire

La notion de bassin de vie peut être intéressante pour comprendre le fonctionnement et la structuration d'un territoire et les besoins des populations l'habitant.

**Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.** Les services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie sont classés en 6 grands domaines: les services aux particuliers, le commerce, l'enseignement, la santé, les sports, loisirs et culture et enfin les transports.

Fig 26

**Le territoire est découpé en deux bassins de vie, correspondant aux deux polarités majeures identifiées, à savoir Saint-Dizier et Wassy.** Le bassin de vie de Saint-Dizier s'étend au-delà des frontières de l'agglomération et englobe notamment les communes d'Ancerville et d'Eurville-Bienville.



17/12/2015 1338\_150-f22-Bassins\_de\_vie-EPCL.ai

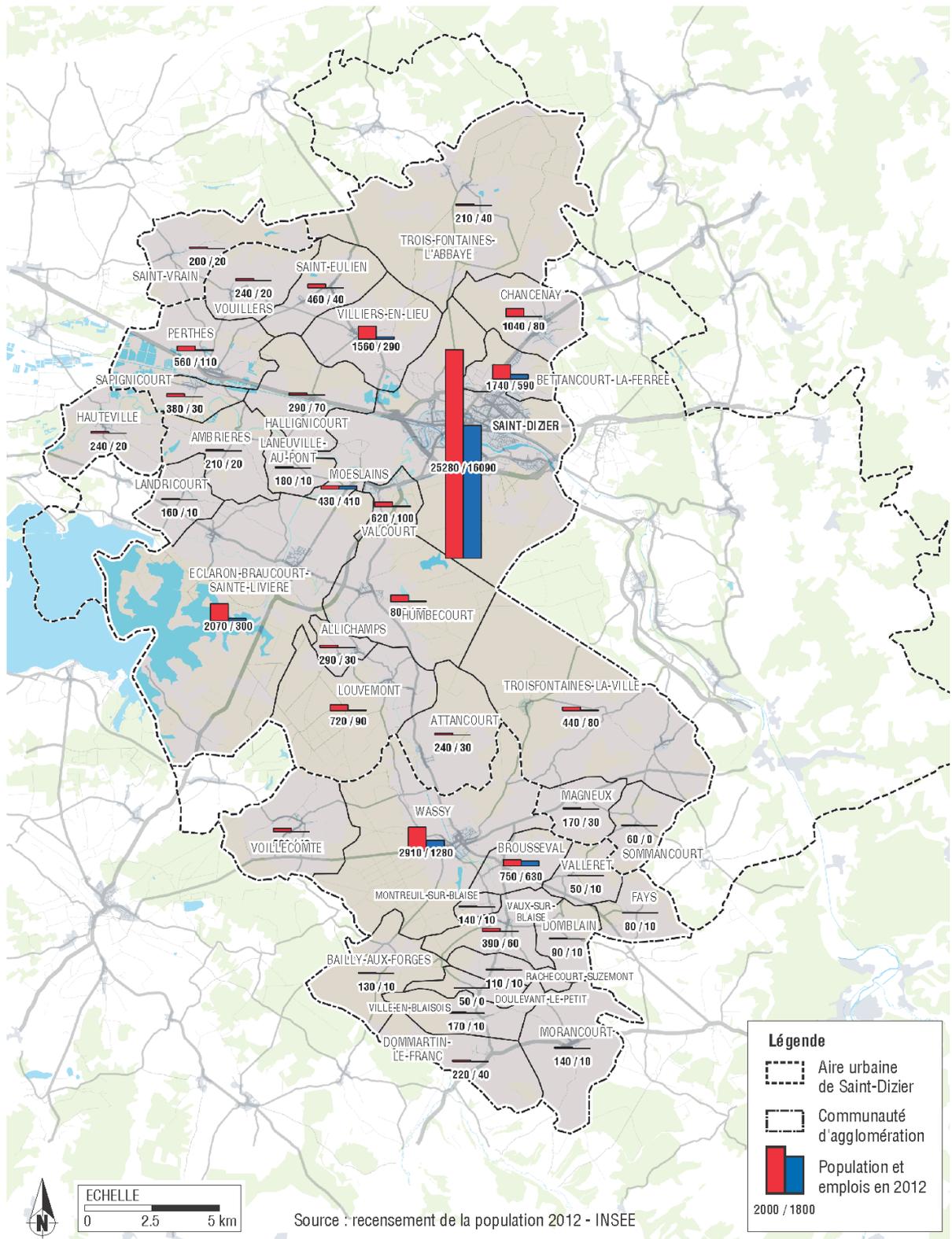
**Figure 26 – Bassins de vie sur le territoire**

**L'ESSENTIEL – POPULATION, EMPLOIS ET POLES GENERATEURS**

- Des emplois et habitants concentrés à Saint-Dizier, polarité majeur de l'agglomération, et dans une moindre mesure Wassy et Brousseval. C'est autour de ces deux polarités que sont organisés les deux bassins de vie du territoire. Des polarités secondaires à Eclaron et Ancerville.
- Une population vieillissante, aux revenus modestes, pour laquelle le poids du budget transport est lourd, notamment dû à la possession d'une automobile.
- Une baisse de la population et des emplois mais des projets visant à redynamiser le territoire : Saint-Dizier 2020, politique de l'habitat, développement du parc de Référence notamment.

Agglomération	Nombre d'habitants	Nombre d'emplois	Aires urbaines
Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der et Blaise 44'430 habitants au total 20'850 emplois au total	1'980 habitants	220 emplois	Hors aires urbaines de Saint-Dizier et Wassy
	4'190 habitants	2'000 emplois	Aire Urbaine de Wassy
	38'260 habitants	18'630 emplois	Aire urbaine de Saint-Dizier 53'590 habitants 21'400 emplois
Hors agglomération	15'330 habitants	2'770 emplois	

**Tableau 9 – Synthèse : Population et emplois en 2012 sur la CASDDB et les aires urbaines de Saint-Dizier et Wassy**



22/12/2015 1338\_150-f24-Population\_emploi.ai

Figure 27 – Population et emploi en 2012 sur les communes de la CASDDB

## II.1.6 Pratiques de déplacement : mobilités professionnelles

### Remarques préalables :

Les migrations alternantes présentées dans ce paragraphe sont issues du traitement des résultats du recensement de la population 2012 de l'INSEE, publiées en 2015.

Les migrations domicile-travail, ou migrations alternantes, sont données par le recensement de la population effectué par l'INSEE, et permettent de quantifier les échanges liés à l'emploi entre les communes.

Les migrations alternantes données par l'INSEE donnent **un nombre de migrants potentiels, et non un nombre de déplacements**, en croisant les communes de domicile et de travail des personnes enquêtées : tous les actifs ne travaillent pas tous les jours, et ne se déplacent pas nécessairement tous les jours travaillés ;

Les migrations sont présentées dans le sens Domicile → Travail mais elles sont effectuées dans les deux sens dans la journée.

### II.1.6.1 Résultats généraux

Fig 28 Au total, le recensement de la population 2012 de l'INSEE permet de quantifier **23'900 migrations domiciles-travail en lien avec l'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise**, dont :

- 55% en interne à l'agglomération, soit 13'350 migrations ;
- 15% en échange avec l'aire urbaine de Saint-Dizier (communes extérieures à la CASDDB) ;
- 30% en échange avec le reste du territoire, hors aire urbaine de Saint-Dizier et hors CASDDB.

Au total, 16'200 migrations, soit près de **70% des migrations en lien avec le territoire, concernent la commune de Saint-Dizier**.

#### Les migrations internes à l'agglomération (55% des migrations totales)

##### **Parmi les 13'350 migrations internes à la CASDDB :**

- **8'250 migrations, soit 60%, concernent des migrations intra-communales**, c'est-à-dire au sein d'une même commune (dont 6'600, soit 80%, sont internes à la commune de Saint-Dizier) ;
- **5'100 migrations, soit 40% concernent des échanges entre les communes de l'agglomération** (dont 3'950 soit près de 80% en échange avec la commune de Saint-Dizier).

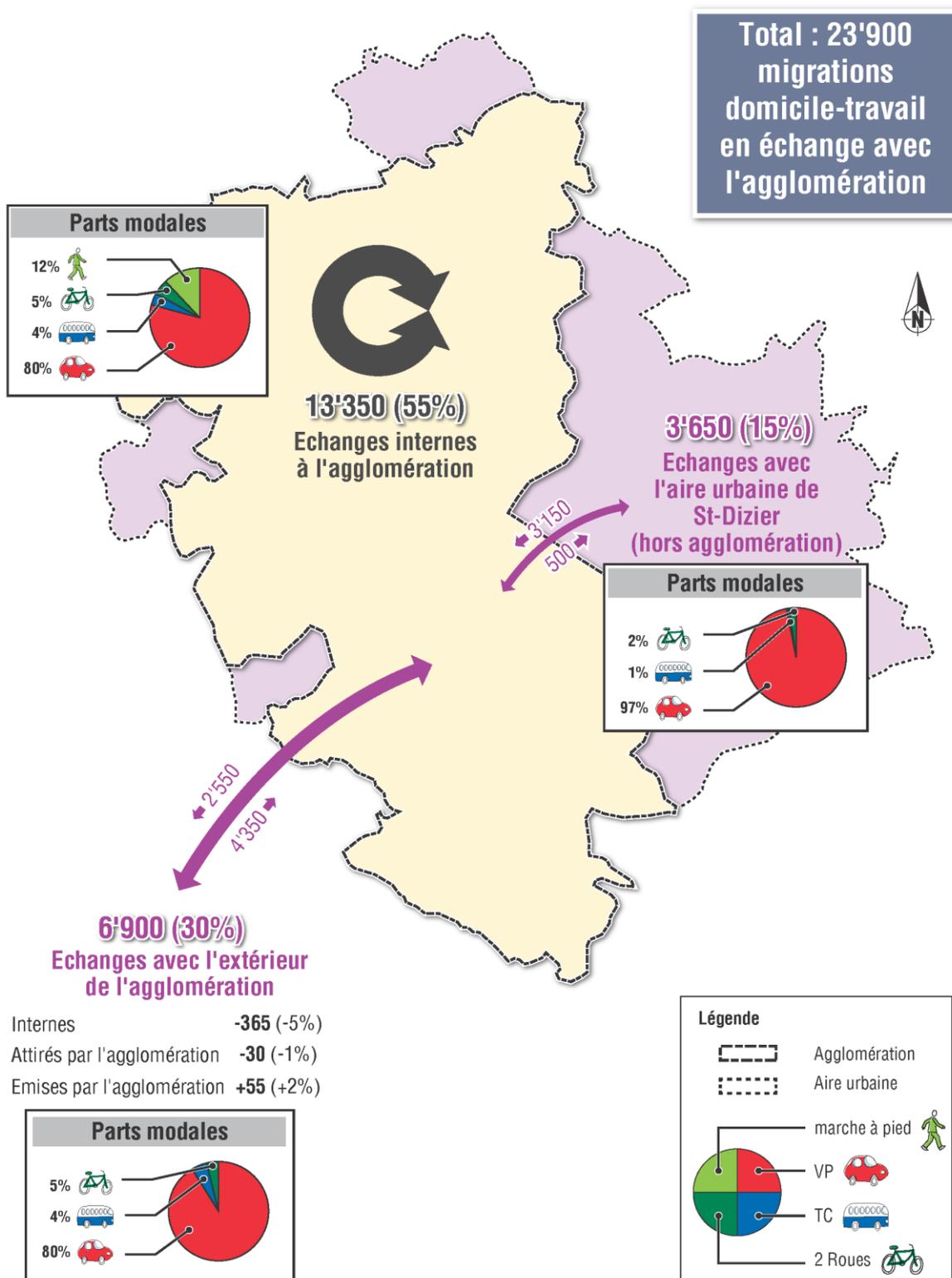
#### Les migrations en échanges avec l'agglomération (45% des migrations)

##### **Les 10'550 migrations en échange avec l'extérieur de l'agglomération se répartissent en :**

- 35% d'échanges avec l'aire urbaine de Saint-Dizier ;
- 20% d'échanges avec les aires urbaines de Vitry-le-François et Bar le Duc :
  - 1'100 migrations en échange avec Vitry-le-François
  - 900 migrations en échange avec Bar-le-Duc;

Les migrations restantes (45%) sont très diffuses sur le territoire.

**Le territoire de l'agglomération est attractif puisque 70% de l'ensemble de ces échanges se fait vers la communauté d'agglomération.**



09/12/2015 1338\_150-f08-Synth\_mobilite\_prof.ai

Figure 28 – Synthèse des mobilités professionnelles 2012 sur la CASDDB et l'Aire Urbaine de Saint-Dizier

L'analyse des parts modales déclaratives sur les déplacements domicile-travail montrent :

- une part dominante de la voiture, avoisinant notamment les 100% sur les migrations en échange avec l'aire urbaine ;
- à l'intérieur de l'agglomération :
  - une part modale voiture plus faible mais qui reste élevée (80%), et une part marche à pied supérieure à 10%, due notamment à l'importance des migrations intra-communales, de plus courtes distances ;
  - une part modale transports collectifs faible.
- la part modale des transports collectifs est plus importante sur les échanges avec l'extérieur de l'aire urbaine que sur ceux avec l'intérieur de l'aire urbaine, ce qui peut s'expliquer par l'offre TER entre Vitry-Le-François et Saint-Dizier notamment.

### II.1.6.2 Découpage du territoire

En vue de l'analyse des flux domicile travail à une échelle plus fine, deux découpages du territoire ont été proposés (voir annexe) :

- Les bassins-versants découpent le territoire selon les différents axes de transport routier permettant le rabattement vers la ville de Saint-Dizier ;
- Les sous-secteurs, sous découpage des bassins versants, permettent d'appréhender de façon plus fine les flux entre les différentes zones de l'agglomération et de l'aire urbaine.

### II.1.6.3 Migrations en lien avec la ville de Saint-Dizier

La commune de Saint-Dizier : plus de **75% des migrations en lien avec le territoire**, soit 18'200 migrations. Elles se décomposent comme suit :

Migrations attirées par la ville de Saint-Dizier	9'600	6'300 migrations venant de l'extérieur de l'agglomération, dont 2'800 venant de l'aire urbaine de Saint-Dizier, 600 de l'aire urbaine de Vitry-le-François, et 500 de l'aire urbaine de Bar le Duc
		3'300 migrations venant de l'agglomération
Migrations internes à la ville de Saint-Dizier	6'600	
Migrations émises par la ville de Saint-Dizier	2'000	1'350 vers l'extérieur de l'agglomération, dont 300 vers l'aire urbaine de Saint-Dizier
		650 vers les autres communes de l'agglomération

**Tableau 10 – Synthèse de la répartition des migrations en lien avec la commune de Saint-Dizier**

**Les volumes les plus importants sont les migrations attirées par la ville de Saint-Dizier. Ces migrations sont réparties de façon diffuse sur le territoire.**

**Les migrations internes à la ville de Saint-Dizier sont également importantes: près de 30% du total des migrations en lien avec le territoire, et 50% des migrations internes à l'agglomération. Elles sont concentrées sur une partie réduite du territoire avec des déplacements correspondant à des distances relativement courtes. Elles représentent donc le potentiel le plus important pour un report modal.**

Les flux émis par la ville de Saint-Dizier sont relativement faibles.

Fig. 30 La figure présente l'origine par bassin versant des migrations attirées par Saint-Dizier, en intégrant les aires urbaines de Vitry-Le-François, Bar-Le-Duc et Joinville<sup>18</sup>. Cette cartographie met en évidence :

- En première approche, une répartition relativement équilibrée des différents bassins versants, avec des pourcentages de répartition des migrations compris entre 6% et 11%.
- En deuxième approche, on peut néanmoins noter :
  - **les flux plutôt faibles provenant des bassins versants de la RN4**, que ce soit depuis l'Ouest (6%) ou depuis l'Est (6% également) ;
  - **le poids plus important des bassins versants du Sud**, que ce soit :
    - du Sud-Ouest (Eclaron, Wassy, Sud de l'agglomération, Montier-en-Der), en lien avec la RD384 ;
    - du Sud-Est, avec notamment les communes de Magneux, Sommancourt, Eurville-Bienville ou Bayard-sur-Marne, en lien avec la RN67.

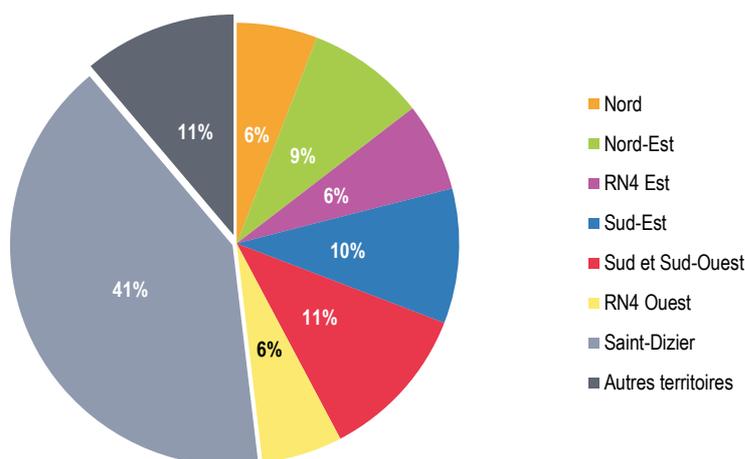
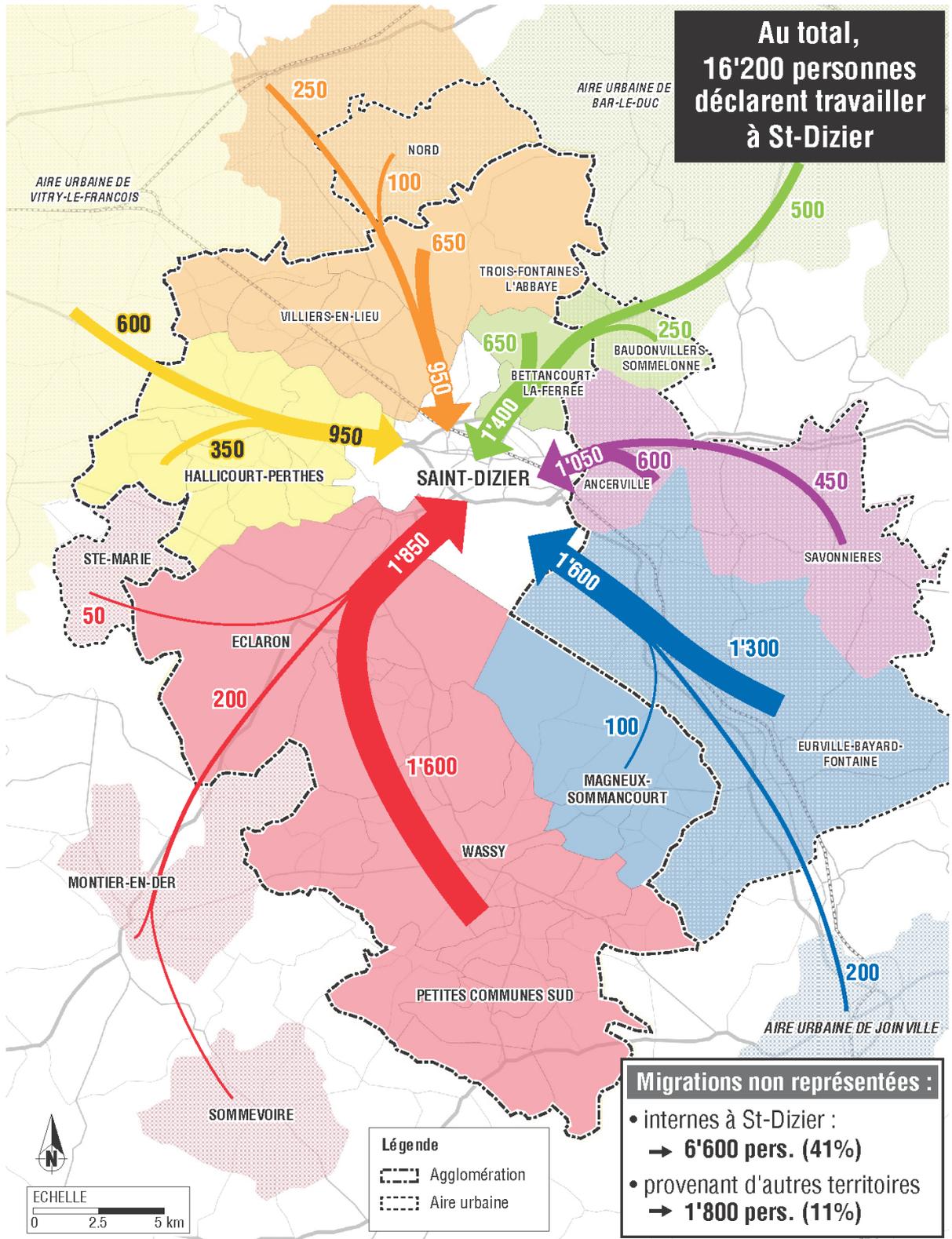


Figure 29 – Répartition des migrations à destination de Saint-Dizier selon leur provenance (bassins versants)

Les bassins versants du diagramme ci-dessus sont représentés sur la figure page suivante.

<sup>18</sup> Les bassins versants ont été déterminés en fonction de la desserte routière en rabattement sur Saint-Dizier. Les bassins versants de la RN4, situés à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération, intègre les communes qui empruntent la RN4 pour venir sur Saint-Dizier.



16/12/2015 1338\_150-f05-Domicile-travail-Detail.ai

Source : recensement de la population 2012 - INSEE

Figure 30 – Migrations domicile-travail attirées par Saint Dizier

#### II.1.6.4 Migrations en lien avec le pôle Wassy-Brousseval

Deuxième pôle de l'agglomération, 2'560 migrations concernent les communes de Wassy et Brousseval, soit **11% des migrations en lien avec l'agglomération.**

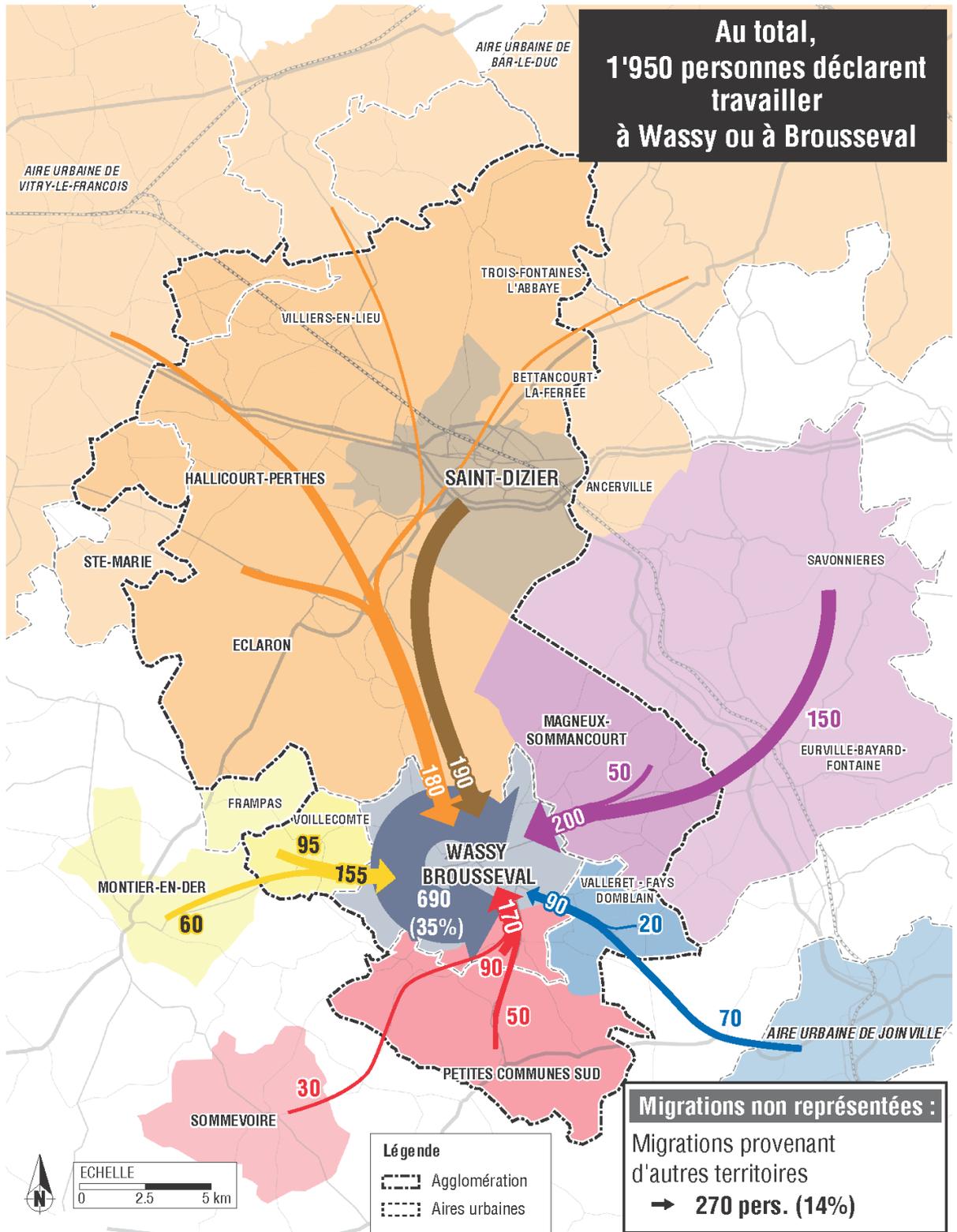
Elles se décomposent comme suit :

Migrations attirées par le pôle Wassy-Brousseval	1'260	dont 190 depuis la commune de Saint-Dizier
		dont 160 depuis le Nord de l'agglomération (en orange sur la figure page suivante) et 150 depuis le bassin de la Marne situé à l'extérieur de l'agglomération (en bleu page suivante)
Migrations internes au pôle Wassy-Brousseval	690	
Migrations émises par le pôle Wassy-Brousseval	610	dont 350 vers la commune de Saint-Dizier
		dont 50 vers le reste de la CASDDB
		dont 210 vers l'extérieur de l'agglomération

**Tableau 11 – Synthèse de la répartition des migrations en lien avec la commune de Saint-Dizier**

La représentation par bassins versants des migrations attirées par Saint-Dizier permet de faire ressortir :

- la dominance des migrations en provenance du Nord, y compris Saint-Dizier, avec au total 370 migrations soit presque 20% de l'ensemble des migrations attirées ;
- l'importance relative du bassin versant de la Marne, situé en dehors de l'agglomération avec 150 migrations.



19/01/2016 1338\_150-f26-Domicile-travail-Detail-WassyBrousseval.ai

Source : recensement de la population 2012 - INSEE

**Figure 31 – Migrations domicile-travail attirées par le pôle Wassy-Brousseval**

### II.1.6.5 Migrations internes à l'agglomération

Les 13'350 migrations internes à l'agglomération sont constituées :

- de migrations intra-communales (personnes habitant et travaillant dans la même commune), représentées en grisé;
- d'échanges entre les communes (représenté en bleu), pour lesquels sont distingués les échanges avec la commune de Saint-Dizier, les échanges entre les sous-secteurs, et les échanges à l'intérieur des sous-secteurs.

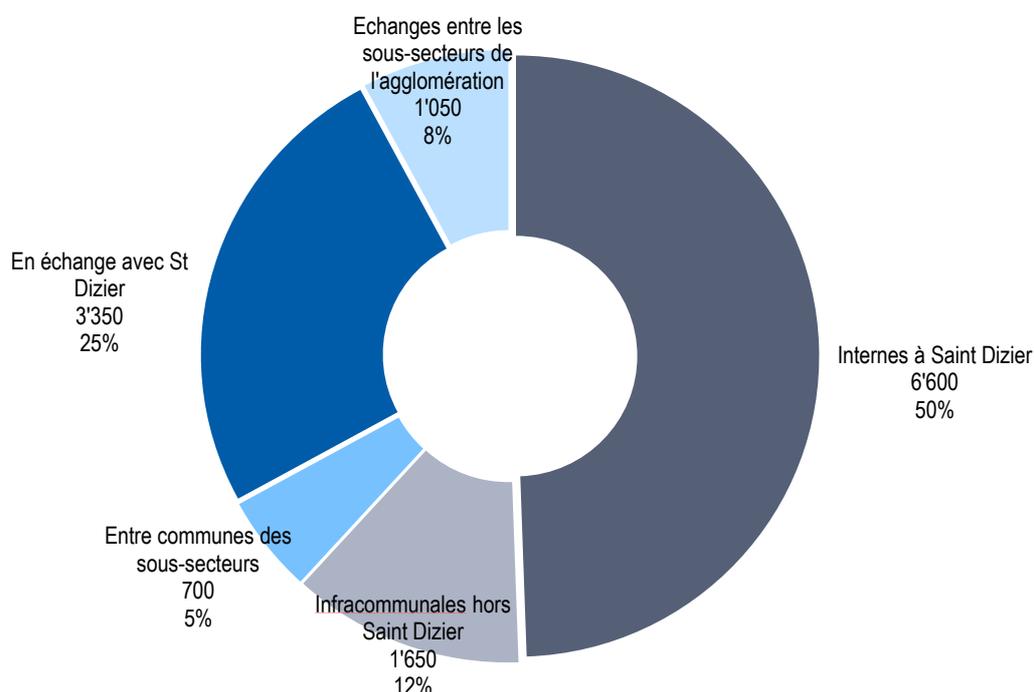


Figure 32 – Répartition des migrations domicile-travail internes à l'agglomération

- **Les flux intra-communaux sont les plus importants** : plus de 60% des migrations internes à l'agglomération, avec une part très importante des migrations internes à la ville de Saint-Dizier .
- **Les flux en échange avec Saint-Dizier représentent une part également importante de ces flux (25%),**
- **Les échanges entre sous-secteurs de l'agglomération ou à l'intérieur des sous-secteurs sont faibles (<15%).**

Détails des migrations de courte distance (intra-communales et intra-sous-secteurs)

Pour rappel, plus de 60% des migrations internes à l'agglomération sont des migrations intra-communales et donc de courte distance. Parmi celles-ci, 85% sont en fait internes à la commune de Saint-Dizier.

Le recensement de la population de l'INSEE intègre une question sur le mode de transport utilisé sur les trajets domicile-travail. Les parts modales déclaratives des migrations internes aux différents secteurs de l'agglomération sont les suivantes<sup>19</sup>.

Secteur de la CASDDB <sup>20</sup>	Nombre de migrations internes aux secteurs	Marche à Pied	Deux roues	Voiture	Transports collectifs
01 - Saint-Dizier (commune)	6590	16%	5%	72%	6%
02 - Bettancourt-Chancenay	160	17%	3%	81%	0%
03 - Trois-Fontaines-l'Abbaye	20	50%	0%	50%	0%
04 - Villiers-en-Lieu	180	17%	0%	81%	3%
05 - Hallicourt-Perthes	190	23%	3%	75%	0%
06 - Eclaron	370	24%	10%	63%	3%
07 - Humbecourt-Louvemont	150	24%	5%	71%	0%
08 - Magneux-Sommancourt	50	45%	0%	55%	0%
09 - Wassy	980	23%	14%	62%	1%
10 - Petites communes Sud	80	7%	0%	93%	0%

**Tableau 12 – Migrations domicile-travail entre secteurs proches et modes de transport déclaratif**

Même si ces chiffres sont à prendre avec précaution, parce qu'ils intègrent potentiellement des déplacements non quotidiens par exemple, il est intéressant de quantifier ces migrations et les modes de transports utilisés pour les effectuer dans la mesure où les déplacements liés à ces migrations ont lieu sur des distances courtes : il s'agit de déplacements potentiellement reportables sur des modes doux, voire sur les transports collectifs dans les secteurs desservis.

Tab. 12 Il est intéressant de noter ici que :

- **la part de marche à pied est comprise généralement entre 15% et 25%.**

On note qu'au Sud de l'agglomération, la part de marche est faible tandis qu'elle est élevée sur le secteur de Trois-Fontaines-l'Abbaye. Ceci s'explique par la faible densité d'emplois de ces territoires et le très faible nombre de migrations considéré ;

- **un usage important des deux roues sur le secteur de Wassy (près de 15%) et celui d'Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière (10%).**

S'il peut s'agir de vélos, ces chiffres intègrent néanmoins les deux-roues motorisés. Malgré tout, sur ces deux pôles d'emplois secondaires déjà identifiés, ces deux modes doivent être particulièrement intégrés aux réflexions ;

- **une part modale transport collectif très faible, puisque l'offre est aujourd'hui inexistante.**

<sup>19</sup> En excluant la part de migrations domicile-travail ne nécessitant pas de déplacement (télétravail, ...), 4% de l'ensemble des migrations internes à la commune de Saint-Dizier.

<sup>20</sup> Sous-secteurs : voir carte en annexe 4.

Sur Saint-Dizier (commune de Saint-Dizier), on retient que :

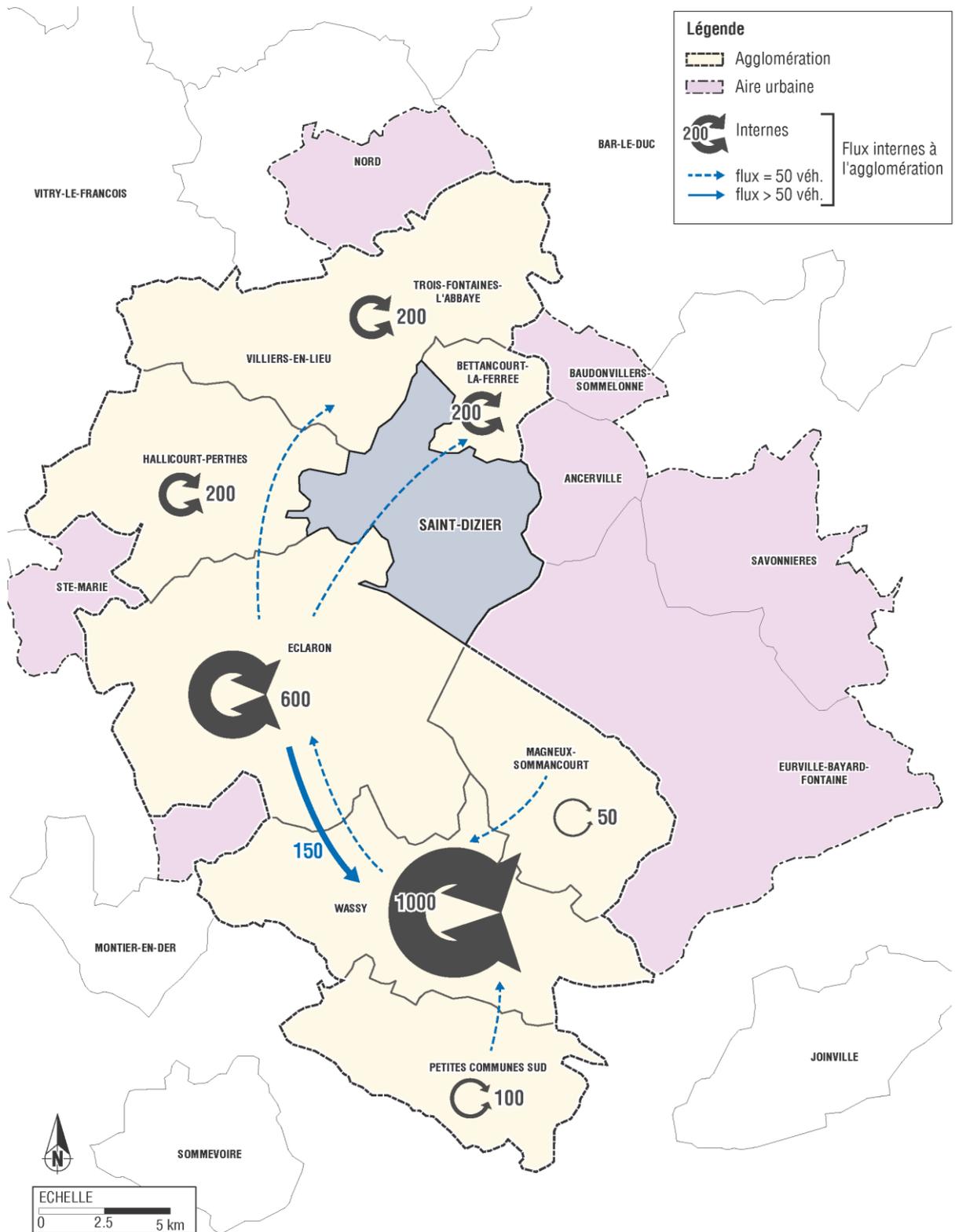
- la part modale de la marche reste à encourager et valoriser, même si plus de 1'000 personnes déclarent se rendre à leur lieu de travail à pied ;
- la part des transports collectifs est faible, alors qu'il s'agit bien des migrations internes à la commune de Saint-Dizier, donc desservie par le réseau de transports collectifs ;
- la part de la voiture est largement prédominante, pour des trajets qui sont nécessairement de distances réduites : le potentiel d'usagers à reporter sur les modes alternatifs est important (près de 4'500 migrations, soit environ 6'000 déplacements/jour en considérant 2 déplacements par jour et un taux de présence au travail de 70%).

#### Migrations domicile travail internes à l'agglomération, hors Saint-Dizier

Fig. 33 La figure page suivante représente les échanges internes aux sous-secteurs et les principaux flux entre sous-secteurs, en dehors des échanges avec Saint-Dizier.

**Les volumes, environ 3'400 migrations, sont faibles.**

Pour prendre sens, les 1'000 migrations internes au secteur de Wassy doivent être comparées avec les 6'600 migrations internes à la commune de Saint-Dizier : si Wassy est bien un pôle d'emplois secondaire, avec une attractivité à noter sur les territoires qui l'entourent, les volumes de migrations alternantes restent très faibles à côté de ceux générés par Saint-Dizier.



10/12/2015 1338\_150-f15-Mig\_dom-travail-hors echanges avec St-Diziers-interne.ai

**Figure 33 – Migrations domicile-travail entre les différents secteurs de l'agglomération hors commune de Saint-Dizier**

### II.1.6.6 Les migrations en échange avec l'extérieur de l'agglomération

Fig. 28 Comme présenté précédemment sur la figure de synthèse page 57, **45% des flux domicile-travail en lien avec l'agglomération sont des flux d'échange avec les territoires qui entourent l'agglomération :**

- 3'650 migrations d'échange avec les communes de l'aire urbaine de Saint-Dizier de l'extérieur de la CASSDB qui se répartissent en :
  - 3'150 migrations attirées (85%), en quasi-totalité par la commune de Saint-Dizier<sup>21</sup> ;
  - 500 migrations émises (15%) ;
- 6'900 migrations d'échange avec des communes situées à l'extérieur de l'aire urbaine de Saint-Dizier et de l'agglomération :
  - 4'350 migrations attirées, soit 65%, dont 3'450 migrations à destination de la commune de Saint-Dizier<sup>21</sup> ;
  - 2'550 migrations émises, soit 35%, à destination notamment des aires urbaines :
    - de l'aire urbaine de Vitry-Le-François pour un peu plus de 15% ;
    - de l'aire urbaine de Joinville et Bar-le-Duc pour 10% chacune ;
    - des communes de Montier-en-Der et Sommevoire pour 5% chacune<sup>22</sup>.

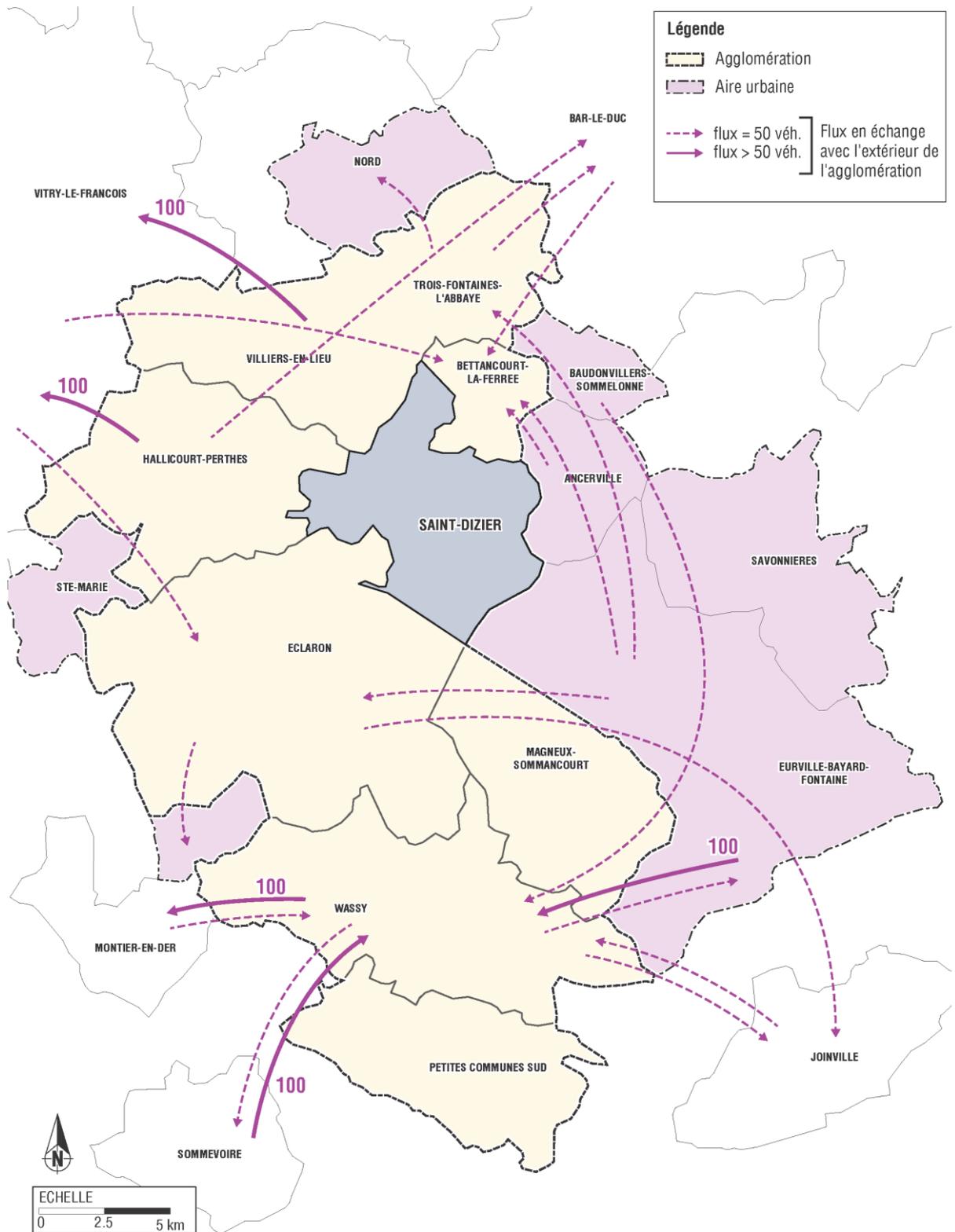
**La très grande majorité des échanges concernent ainsi la commune de Saint-Dizier, dont l'influence comme pôle d'emplois va au-delà de son aire urbaine. Au total, 11'600 migrations, sans compter les migrations internes à la commune, concernent Saint-Dizier : il s'agit de presque la moitié des migrations qui concernent le territoire.**

Le détail de ces migrations, et notamment la provenance des migrations attirées a été présenté dans le chapitre II.1.6.3 (page 59).

Fig. 34 En dehors des échanges avec Saint-Dizier, les migrations vers et depuis les secteurs de l'agglomération sont généralement très faibles, avec des valeurs maximales de l'ordre de 100 migrations. Wassy ressort comme pôle secondaire d'agglomération, avec une attractivité qui s'exprime sur les territoires proches. Bettancourt-La-Ferrée, qui accueille la zone d'activité située au Nord de Saint-Dizier, ressort également.

<sup>21</sup> Voir figure 30 page 61 pour le détail des migrations attirées par Saint-Dizier

<sup>22</sup> Montier-en-Der, commune de 2'080 habitants, dispose en 2012 de 1'050 emplois. Sommevoire, commune de 750 habitants, accueille quant à elle près de 750 emplois. Ces deux communes sont, localement, des pôles d'emploi important par rapport à leur population. (Recensement de la population 2012 – INSEE).



10/12/2015 1338\_150-f15-Mig\_dom-travail-hors echanges avec St-Diziers-externe.ai

Figure 34 – Migrations domicile-travail entre la CASDDB et les territoires proches (hors Saint-Dizier)

### Le cas particulier d'Ancerville

Située en dehors de l'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise, Ancerville est une commune située à l'Est de Saint-Dizier, le long de la RN4. Elle accueille 2'730 habitants dont 1'280 actifs, et compte 900 emplois.

- Au total, 1'100 migrations émises par Ancerville, dont :
  - à destination de Saint-Dizier : 590 migrations, soit près de la moitié des actifs de la commune qui déclarent travailler à Saint Dizier ;
  - à destination des autres communes de la CASDDB : 30 migrations ;
- et 690 migrations attirées par Ancerville, dont :
  - provenant de Saint-Dizier : 140 migrations ;
  - provenant des autres communes de la CASDDB : 60 migrations.

Les migrations depuis Ancerville vers Saint-Dizier concernent une part non négligeable de la population active d'Ancerville (près de 55% des migrations émises). Bien qu'elles constituent une part relativement faible de l'ensemble des migrations attirées à la fois par l'ensemble de la CASDDB (moins de 8%) et par la commune de Saint-Dizier (environ 6%), **le poids des migrations émises par Ancerville vers la ville de Saint-Dizier est comparable à celui de la commune de Bettancourt-la-Ferrée<sup>23</sup>.**

### Communauté de commune du Pays de Der : Montier-en-Der et Sommevoire

L'analyse des migrations professionnelles montre également des échanges entre les communes de l'agglomération et les deux communes de Montier-en-Der et Sommevoire. Ces échanges, qui se font principalement avec Wassy, restent néanmoins très faibles en valeur absolue, de l'ordre de 150 migrations au total (deux sens confondus) pour chacune de ces deux communes.

### Communauté de commune de la vallée de la Marne

Les échanges entre l'agglomération et la communauté de commune de la vallée de la Marne se font principalement avec la commune de Saint-Dizier, et avec le pôle Wassy-Brousseval. Ils sont détaillés dans les paragraphes correspondants. Les migrations attirées par l'agglomération depuis les communes de la vallée de la Marne représentent environ 10% des migrations totales en lien avec l'agglomération.

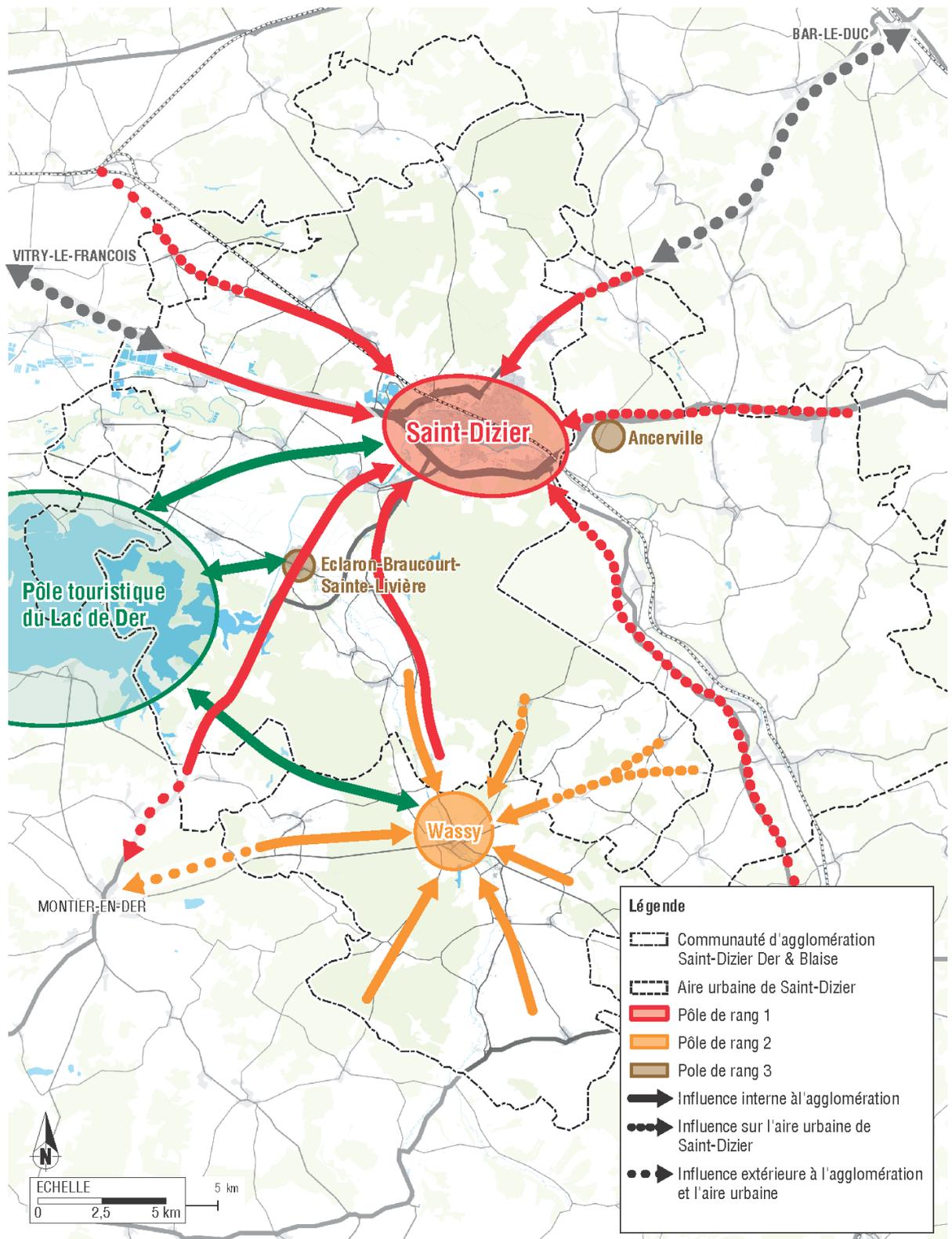
<sup>23</sup> Voir figure 30 page 61.

#### A retenir – Migrations professionnelles

- Des déplacements domicile-travail largement dominés par Saint-Dizier, à la fois dans les migrations attirés par la ville et les migrations internes à la commune. Toutefois, en dehors des migrations internes à la commune, la demande reste relativement diffuse sur le reste du territoire, avec une légère prédominance des bassins versants du Sud que ce soit du Sud-Ouest (11%, majoritairement en provenance de l'agglomération), ou du Sud-Est (le long de la route de Joinville, 10%) ;
- Un nombre faible de migrations entre les communes de l'agglomération en dehors de Saint-Dizier ;
- Un territoire où **l'usage de la voiture est largement prédominant**, même lorsqu'une offre de transports collectifs existe.

### L'ESSENTIEL – LES POLARITES DU TERRITOIRE

- Un territoire étendu, marqué par la ville centre de Saint-Dizier située au Nord de l'agglomération, concentrant la large majorité de la population, des emplois et des équipements du territoire et donc concentrant les flux de mobilité ;
- Une polarité de niveau inférieur, mais possédant son propre bassin de vie : les communes de Wassy/Brousseval
- Dans une moindre mesure Éclaron-Braucourt-Sainte-Livière et Ancerville concentrent un nombre d'habitants et d'emplois supérieur au reste des communes de l'agglomération ainsi qu'une offre commerciale de proximité ;
- Le Lac du Der est le pôle touristique majeur de la région.



16/12/2015 1338\_150-f19-Poles-agglo.ai

Figure 35 – Hiérarchisation des pôles à l'échelle de l'agglomération

## II.2 Circulation automobile

### II.2.1 Hiérarchie du réseau routier

#### II.2.1.1 A l'échelle de l'agglomération

Fig. 36 Le réseau routier est organisé radialement vers Saint-Dizier et structuré autour de la RN4. Cinq pénétrantes d'agglomération desservent ainsi la ville de Saint-Dizier :

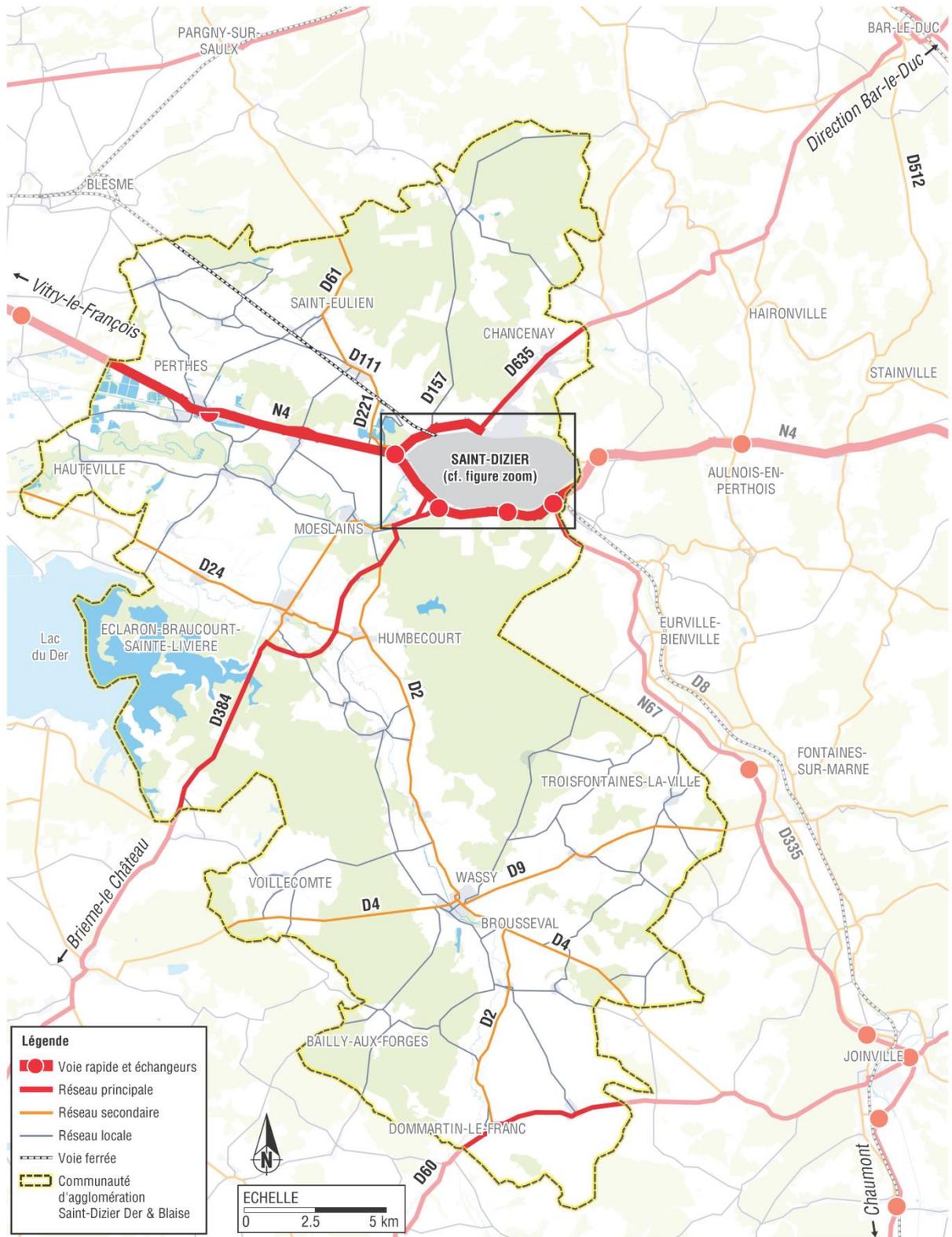
- trois pénétrances majeures, qui relient Saint-Dizier aux agglomérations voisines :
  - Nancy et Vitry-le-François par la RN4 ;
  - Bar-le-Duc par la RD635 ;
  - Joinville et Chaumont par la RN67 (à l'Ouest de la Marne) ;
- auxquelles s'ajoutent deux routes départementales :
  - la RD8 qui dessert la vallée de la Marne par l'Est de cette dernière ;
  - la RD157 qui relie Saint-Dizier avec le Nord de l'agglomération, notamment Trois-Fontaines-L'Abbaye.

La RN4 est un axe hyper-structurant du territoire : elle accueille les flux de grand transit Est-Ouest à l'écart du centre urbain, en parallèle de l'autoroute payante qui passe 50 km plus au Nord.

Alors qu'elle traversait historiquement la ville de Saint-Dizier, la RN4 est aujourd'hui déviée au Sud de la commune, et joue ainsi également le rôle de contournement Sud de Saint-Dizier, avec de nombreux échangeurs pour une desserte maillée de la ville.

Des axes secondaires assurent la desserte plus fine du territoire, et notamment :

- La RD2 reliant Saint-Dizier à Wassy ;
- Un réseau de pénétrantes radiales secondaires autour du pôle de Wassy ;
- La desserte du nord du territoire par la RD61 / RD111 / RD221.



28/06/2016 1338\_150-401-Hierarchie.ai

Figure 36 – Hiérarchie du réseau viaire sur la CASDDB

### II.2.1.2 A Saint-Dizier

Un réseau routier délestant efficacement le centre-ville du grand transit Est-Ouest :

- La RN4 joue le rôle de contournement Sud ;
- La RD635, ancien tracé de la RN4, joue celui de contournement Ouest.

Le contournement du centre-ville n'est pas tout à fait complet : l'itinéraire de contournement Nord-Est se fait sur du réseau principal urbain, sur le boulevard Allende et l'avenue E Pisani qui tangentent le centre-ville par le Nord-Est.

Un réseau routier interne à la ville organisé autour d'une « petite ceinture » du centre-ville reliée au réseau routier de contournement par six pénétrantes, sans réseau intermédiaire entre le « grand » contournement (RN4/RD635) et la « petite ceinture » du centre-ville (rue Carnot, rue Mal de Lattre de Tassigny, avenue Pasteur, av. de Belle Forêt-sur-Marne). Les échanges inter-quartiers convergeant alors nécessairement sur la « petite ceinture » en centre-ville.

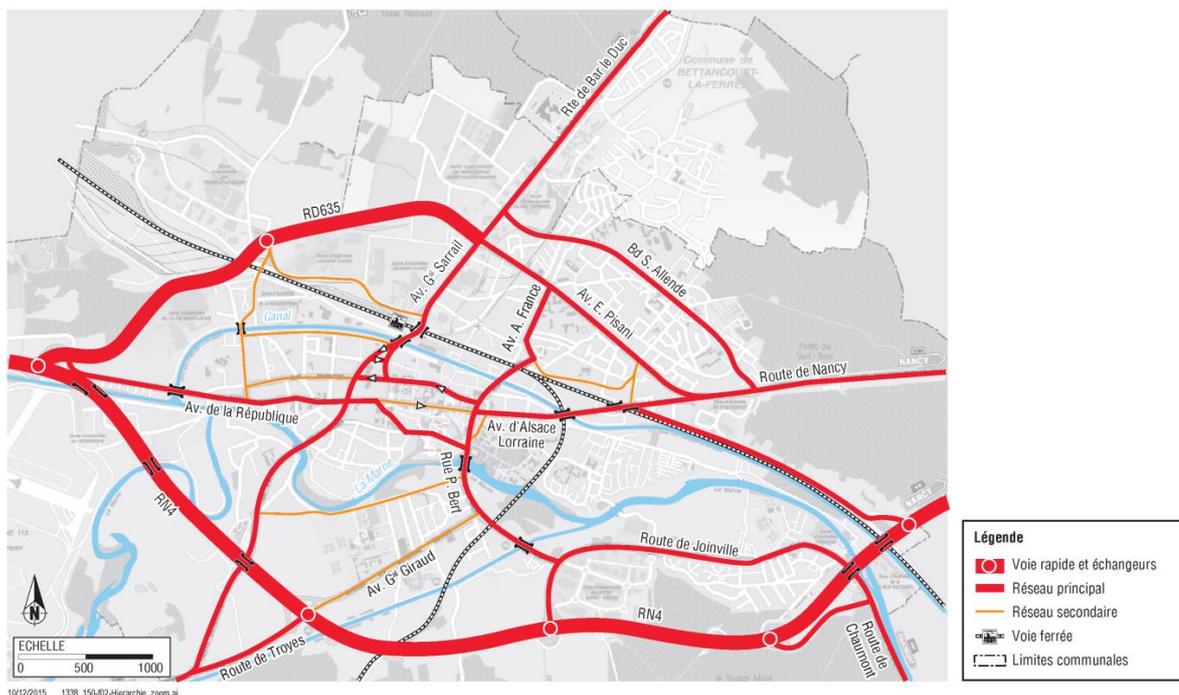


Figure 37 – Hiérarchie du réseau viaire sur la commune de Saint-Dizier

## II.2.2 Demande automobile

### II.2.2.1 A l'échelle de l'agglomération

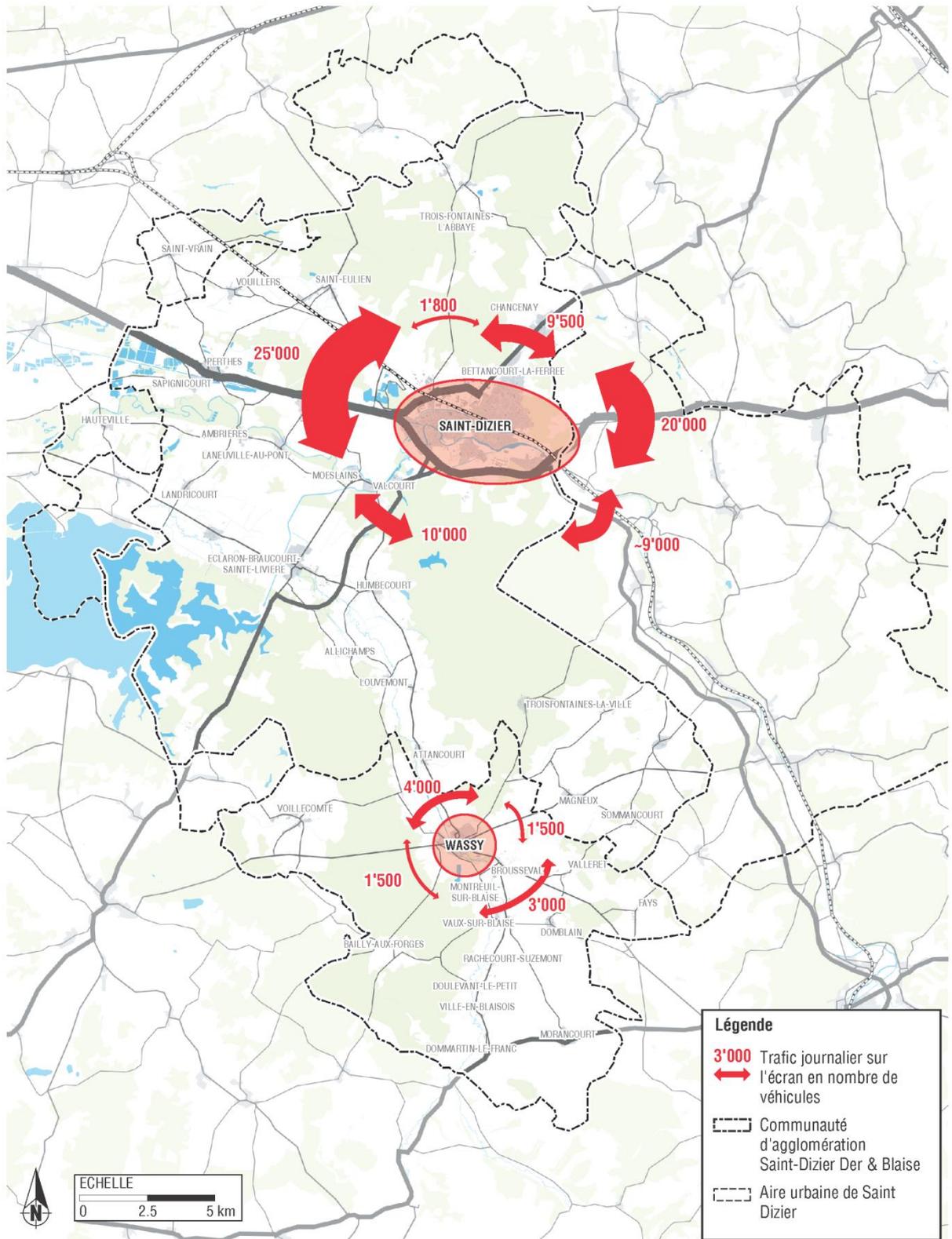
Fig. 38 La RN4 accueille en effet près de 20'000 véhicules/jour, dont 36% de poids lourds (itinéraire alternatif à l'autoroute A4 payante).

Autour de Saint-Dizier :

- Les flux les plus importants sont sur la RN4. Ils présentent une dissymétrie entre l'Est et l'Ouest : les trafics routiers en échange avec l'Ouest (notamment en lien avec Vitry-le-François et Châlons-en-Champagne) sont supérieurs à ceux en échange avec l'Est, dont Nancy.
- Un poids similaire en termes de demande automobile pour les 3 pénétrantes d'agglomération hors RN4 (environ 10'000 véhicules/jour) : la RD635 vers Bar-Le-Duc, la RN67 vers Joinville et la RD384 vers Montier-en-Der ;
- Des flux automobiles en lien avec le Nord de Saint-Dizier via la RD221 beaucoup plus modestes.

Aux abords du pôle secondaire de Wassy / Brousseval, les charges de trafic automobile sont relativement modestes, de l'ordre de 1'000 à 5'000 véhicules/jour. 55% des véhicules sont en lien avec le Nord du territoire et Saint-Dizier,

La RD384 entre Saint-Dizier et Montier-en-Der est une liaison routière difficile où cohabitent des véhicules légers (liaisons domicile-travail notamment), des poids lourds mais aussi des véhicules agricoles, sans itinéraires alternatifs (Lac du Der à l'Ouest, et forêt du Val à l'Est).



11/12/2015 1338\_150-f14-vbl-Charges\_traf\_jour.ai

Figure 38 – Charges de trafic aux écrans

### II.2.2.2 A Saint-Dizier

Fig. 39 Les trafics automobiles reflètent la hiérarchie du réseau routier en centre-ville, qui concentre les échanges inter-quartiers sur la « petite ceinture », et qui conforte le caractère secondaire et « pacifié » de la rue Gambetta, cœur du centre commerçant, avec environ 5'000 véhicules/jour.

Les axes Est-Ouest du centre-ville, à savoir l'avenue de Belle Forêt-sur-Marne et la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny, accueillent une part importante de transit. **Les flux automobiles se concentrent alors au niveau des articulations Est et Ouest de la « petite ceinture » du centre-ville avec les axes pénétrants, engendrant des phénomènes de saturation en hyperpointe** sur les nœuds suivants :

- **Nœud Gigny** : carrefour Belle Forêt / Pasteur et place Charles de Gaulle, à l'Est du Centre-ville ;
- **Nœud Verdun / République**, notamment sur le carrefour République / Jean Jaurès / Carnot à l'Ouest du centre-ville.
- **Les accès à la base aérienne** : la circulation est fortement ralentie le matin en traversée de Moëslains, en direction de l'entrée principale de la base. Le trafic en lien avec la base aérienne par Moëslains est de 1'950 véhicules/jour, dont 370 véhicules entre 7h et 9h et 465 véhicules à l'heure de pointe du soir (17h-18h), nettement plus marquée que celle du matin<sup>24</sup>.

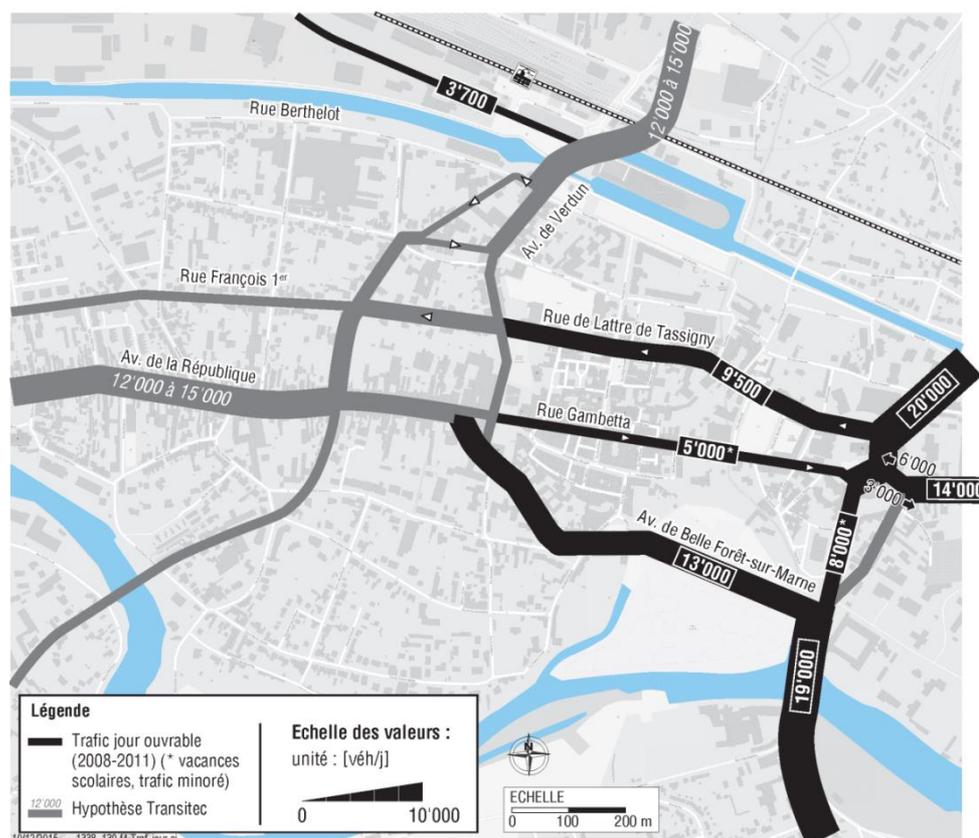


Figure 39 – Trafic journalier sur le centre-ville de Saint Dizier<sup>25</sup>

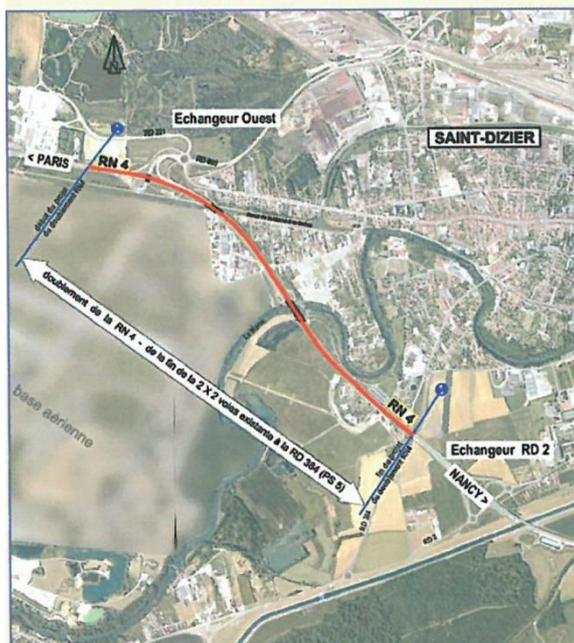
<sup>24</sup> Source : comptages réalisées par la CASDDB en février 2016, données un mardi de semaine.

<sup>25</sup> Source : stratégie de mobilité dans le cadre du projet Saint-Dizier 2020, étude Transitec 2014

## II.2.3 Les projets

### II.2.3.1 Projets en cours de réalisation

**RN4 – Déviation de Saint-Dizier**  
 Doublement de la RN4 de la fin de la 2 X 2 voies existante à la RD384 et construction d'écrans acoustiques.



**Figure 40 – Projet de doublement de la RN4  
 (source : DREAL)**

Un projet de doublement de la RN4 sur la portion comprise entre l'échangeur Ouest et l'échangeur entre la RN4 et la RD2, piloté par la DREAL.

L'arasement de la plateforme et la mise en œuvre des fondations de la future chaussée Sud ont été réalisés courant 2014.

Les travaux de chaussée, ainsi que les travaux de construction des écrans acoustiques sont prévus entre fin 2017 et courant 2018.

Ce projet viendra conforter l'efficacité du rôle de contournement structurant joué par la RN4.

### II.2.3.2 Projets en cours d'étude

#### Suppression du PN 22

Fig. 41 Le passage à niveau N°22 est le dernier passage à niveau restant sur la commune de Saint-Dizier et est classé comme préoccupant par Réseau Ferré de France. Il supporte aujourd'hui un trafic de 5'000 véhicules/jour, principalement lié à de la desserte riveraine et des zones d'activités proches (parcs d'activités des Trois Fontaines, du Clos Saint-Jean, de la Tambourine et Jeanne d'Arc).

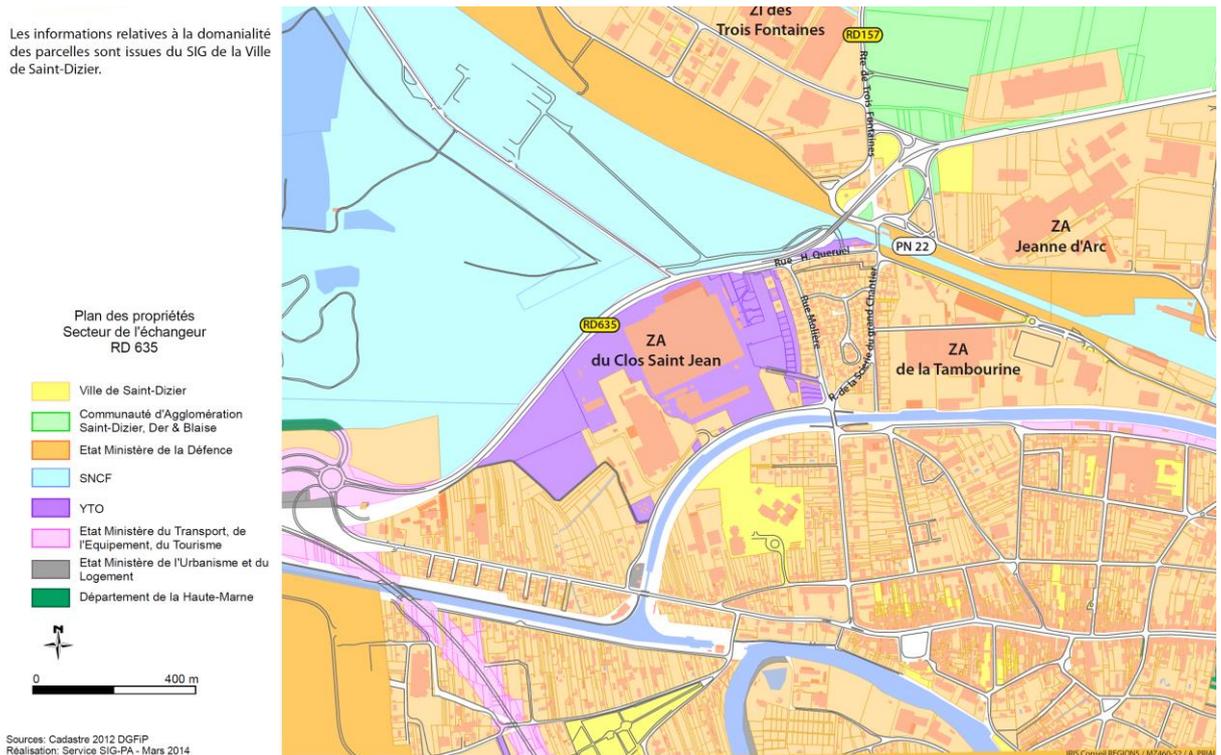


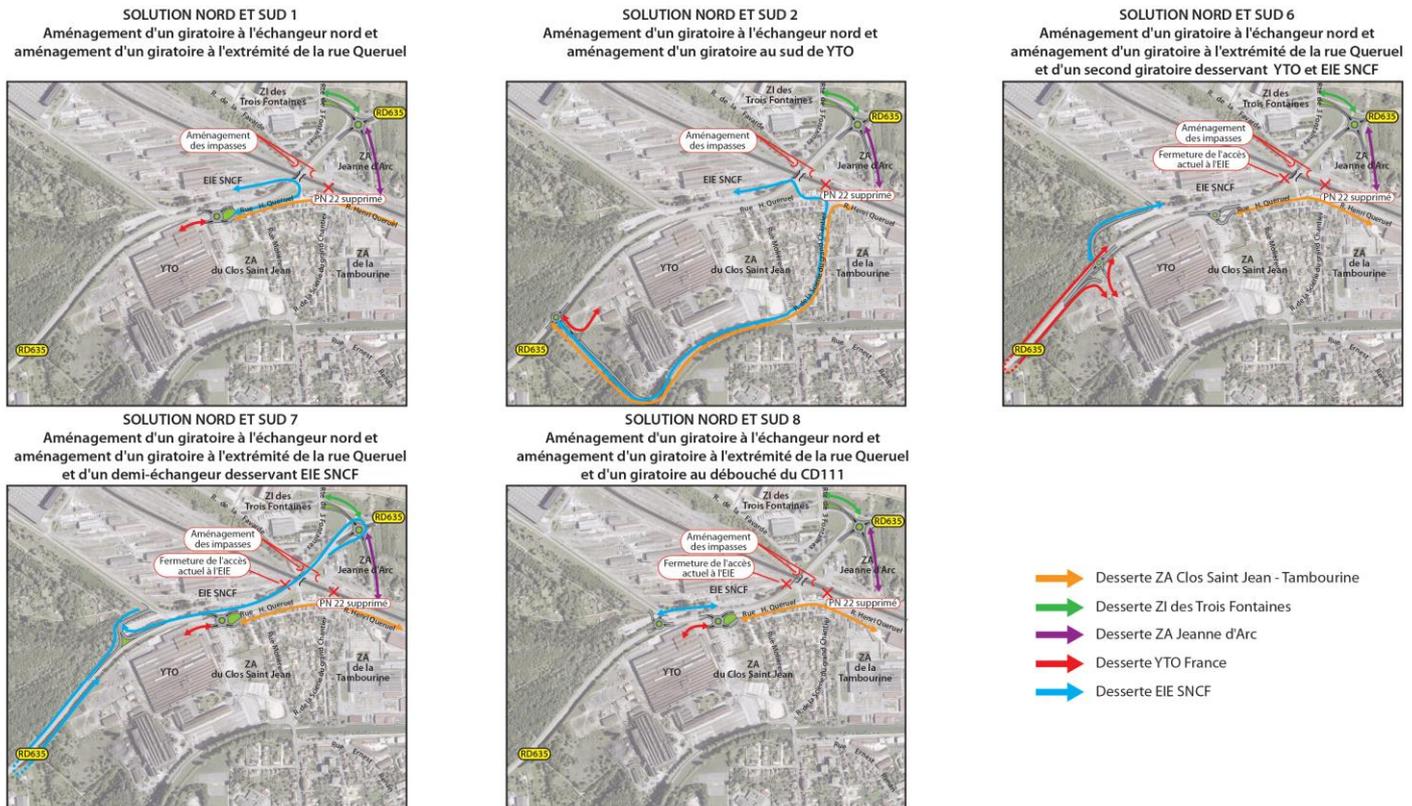
Figure 41 – Localisation du passage à niveau 22 et ouvrage d'art au-dessus des voies ferrées<sup>26</sup>

Une étude d'impact sur les trafics de la suppression de ce passage à niveau a été réalisée par Iris Conseil, pour le compte de la ville de Saint-Dizier et de RFF. Celle-ci a constaté que l'ouvrage d'art qui permet à la RD635 de franchir les voies ferrées, qui devrait pouvoir supporter le trafic reporté depuis le passage à niveau, est dans un état préoccupant (des morceaux de l'ouvrage tombent sur les voies). Une étude complémentaire a été réalisée par IRIS Conseil en 2014 pour étudier les possibilités d'aménagement des échangeurs en lien avec cet ouvrage, dans le cas de la suppression du passage à niveau.

Fig. 42 Cette étude a porté principalement sur la connexion des différentes zones d'activités à la RD635, au Nord et au Sud de la voie ferrée, notamment par la création de giratoires : 5 variantes ont été considérées comme réalisables et chiffrées.

<sup>26</sup> Source : Iris Conseil pour le compte de la ville de Saint-Dizier et RFF – Août 2014 – Etude complémentaire de faisabilité pour la suppression du PN22

**Le coût total est estimé entre 14,6 et 16,1 M€ HT suivant les variantes.** Il inclut notamment la suppression du Passage à Niveau, la démolition et la reconstruction de l'ouvrage d'art, les acquisitions foncières, le réaménagement des échangeurs Nord et Sud pour la desserte des zones d'activités.



**Figure 42 – Suppression du PN22 et reconstruction du Pont Route de la RD66 – Scénarios étudiés par Iris Conseil<sup>27</sup>**

### Projet CIGEO de l'ANDRA

Le projet de création d'un site de stockage de déchets radioactifs de l'ANDRA, dont le fonctionnement doit démarrer à l'horizon 2025 entre la Meuse et la Haute-Marne, desservit aujourd'hui par des **routes départementales largement sous-dimensionnées pour accueillir les trafics liés au projet**, en phase travaux comme en période d'exploitation.

**L'aménagement de la desserte routière du CIGEO est mentionné dans les projets régionaux du rapport *Panorama des transports en Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine* réalisé début 2016 par les observatoires régionaux des transports des trois anciennes régions.**

Les détails du projet sont présentés dans le chapitre II.1.5.1 page 42.

<sup>27</sup> Source : Iris Conseil pour le compte de la ville de Saint-Dizier et RFF – Août 2014 – *Etude complémentaire de faisabilité pour la suppression du PN22*

### L'ESSENTIEL – CIRCULATION AUTOMOBILE

- Un territoire marqué par la RN4, présentant un trafic automobile important, organisant la traversée principale Est-Ouest du territoire et la desserte de la ville de Saint-Dizier.
- A Saint-Dizier, un niveau de contournement unique situé à proximité du centre-ville, engendrant des trafics routiers importants aux abords et dans le cœur de ville avec une part importante de transit inter-quartier
- Des phénomènes marginaux de saturation du réseau routier en hyper-pointe à proximité du centre-ville.

## II.3 Stationnement

### II.3.1 Commune de Saint-Dizier

#### II.3.1.1 Offre et demande actuelles

Fig. 43 L'analyse réalisée dans le cadre de l'étude de stratégie de mobilité Saint-Dizier 2020<sup>28</sup> permet de quantifier l'offre en stationnement disponible aujourd'hui sur le centre-ville de Saint-Dizier, qui concentre les enjeux en réunissant emplois, résidents, commerces et équipements.

Cette offre est ainsi estimée à environ 1'800 places au total :

- 550 places réglementées (30% de l'offre) en courte durée, limitées à 2h, et payantes (1€/2h) ;
- environ 1'315 places non règlementées.

Ces chiffres incluent un parking de 65 places réalisé en 2015 à l'angle Nord-Ouest du carrefour des rues Carnot et République.

Le contrôle du stationnement est effectué par 2 équivalents temps plein, correspondant à un taux de contrôle de plus de 250 places/agent.

*Aucune donnée n'est disponible pour estimer la demande en stationnement et les besoins réels. Néanmoins, l'observation montre que les réserves de capacité sont a priori faibles.*

#### II.3.1.2 Evolutions à l'horizon Saint-Dizier 2020

Fig. 44 Dans le cadre du projet Saint-Dizier 2020, l'étude de stratégie avait proposé un plan de stationnement adapté au projet et permettant la mise en valeur des espaces publics à enjeux.

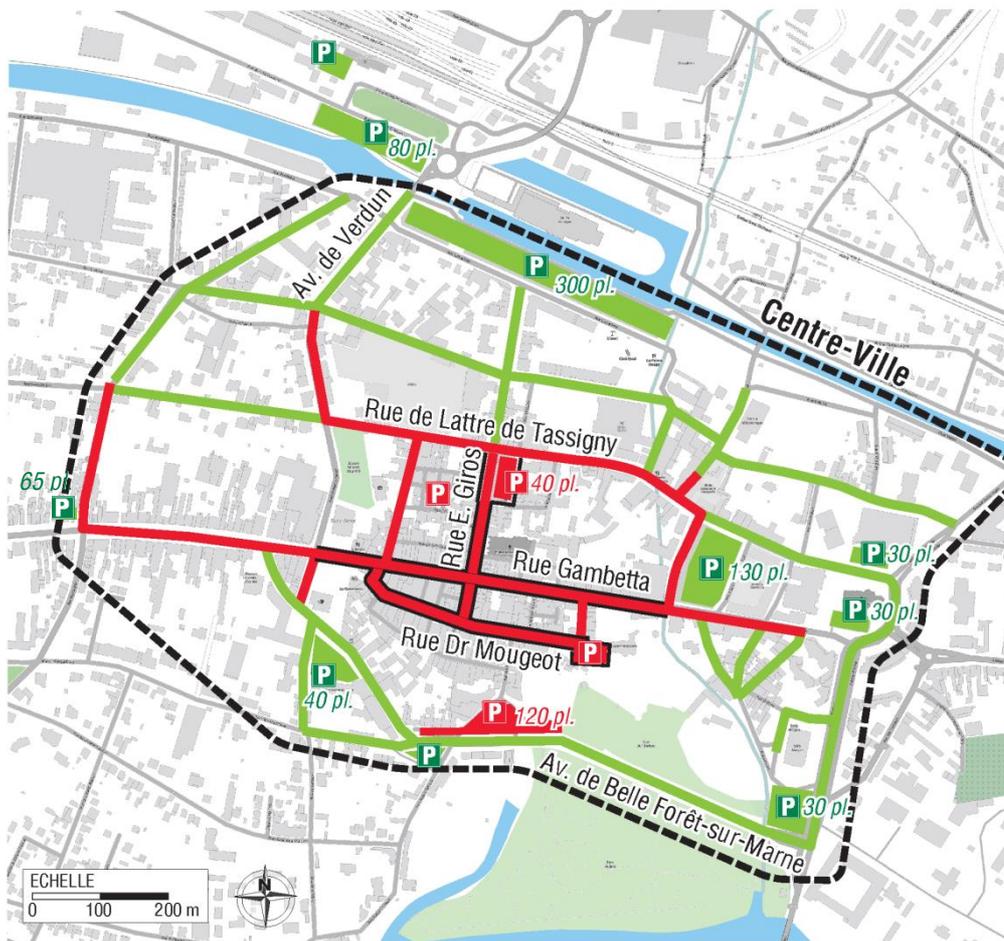
**Il était proposé une augmentation de l'offre totale du secteur de 5% (environ 100 places)** pour répondre aux nouveaux besoins, qui se traduit localement par :

- une augmentation de l'offre réglementée dans l'hyper-centre ;
- une diminution de l'offre non réglementée au nord de la rue Gambetta ;
- une augmentation de l'offre non réglementée au Sud de la rue Gambetta.

### II.3.2 Commune de Wassy

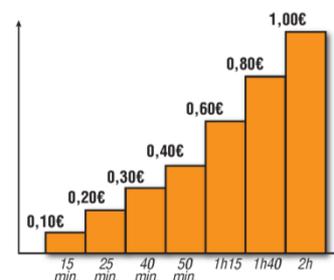
*Aucune donnée n'est disponible sur l'offre et la demande en stationnement sur la commune de Wassy. Toutefois, malgré une place importante occupée par le stationnement sur l'espace public (nombreuses places de stationnement longitudinales), la présence de véhicules ventouses ou de véhicules stationnant sur une durée longue en journée limite la rotation à proximité des commerces, et réduit les possibilités de stationnement pour les visiteurs du centre-ville.*

<sup>28</sup> Etude Transitec 2014



10/12/2015 1338\_130-15-Stationnement.ai

**Tarification du stationnement sur la zone réglementée courte durée**



- Limité à 2h de 9h à 12h et de 14h à 19h
- Stationnement résident autorisé (20€/mois) hors rues Gambetta, D' Mougeot et Emile Giros

**Légende**

- Délimitation du centre-ville
- Offre non réglementée en centre-ville : ~1'315 places
- Offre courte durée (payant) : ~550 places
- Stationnement résident non autorisé en journée

Figure 43 – Offre en stationnement sur le centre-ville de Saint-Dizier<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Source : Stratégie de mobilité dans le cadre du projet Saint-Dizier 2020 – Etude Transitec 2014

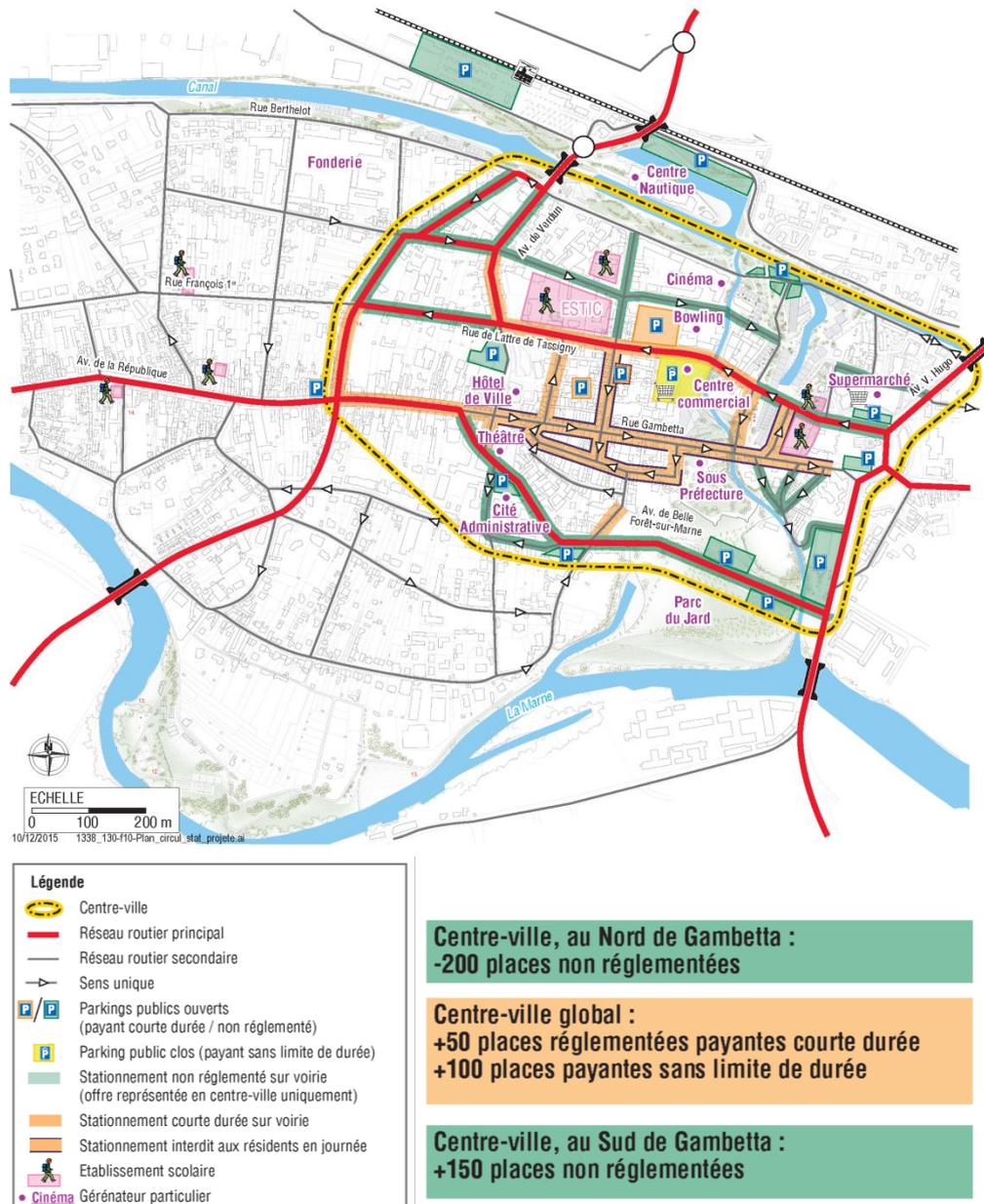


Figure 44 – Stationnement projeté dans le cadre du projet Saint Dizier 2020 (source : étude Transitec 2013)

### L'ESSENTIEL – LE STATIONNEMENT

- Pas de connaissance de l'offre et de la demande sur le territoire, sauf à Saint-Dizier.
- A Saint-Dizier, des réserves de capacité relativement faibles.
- Une évolution de l'offre proposée dans le cadre du projet Saint-Dizier 2020 pour libérer des espaces publics et permettre une dynamisation des commerces (augmentation et relocalisation de l'offre ; évolution de la réglementation pour favoriser la rotation).

## II.4 Transports collectifs

### II.4.1 L'offre en transports collectifs à l'échelle du territoire

Fig. 45 L'agglomération est desservie par les services de transports collectifs publics suivants (hors transport scolaire) :

- Le réseau TER (cars et desserte ferroviaire), compétence régionale avec trois gares situées sur la CASDDB :
  - la gare de Saint-Dizier, seule gare du territoire desservie par des trains TER ;
  - les gares de Saint-Eulien et de Villiers en Lieu, desservies aujourd'hui uniquement par des cars TER ;
- le service départemental de la Meuse qui dessert Saint-Dizier par une ligne régulière et une ligne de transport à la demande ;
- le réseau SMITCAR, qui gère majoritairement des lignes scolaires mais exploite néanmoins deux lignes de bus de rabattement sur Wassy depuis les communes périphériques le jeudi (jour de marché) ;
- le réseau TICEA, exploité par Transdev Grand Est, qui propose sur Saint-Dizier 3 lignes de bus régulières et 3 lignes de transport à la demande.

Les réseaux départementaux de la Haute-Marne et de la Marne ne desservent pas la communauté d'agglomération par une ligne commerciale classique : la liaison depuis Saint-Dizier vers le Sud du département est déjà assurée par la ligne TER, ce qui est également le cas vers Vitry-le-François.

Sur l'ensemble du territoire, il n'existe aujourd'hui aucune offre de transports collectifs liée aux activités touristiques ou événementielles du territoire, notamment :

- aucune offre de transports collectifs ne permet la desserte du Lac du Der depuis Saint-Dizier ;
- aucune offre n'est mise en place lors d'évènements culturels du territoire, comme :
  - les manifestations ornithologiques au printemps et à l'automne au Lac du Der ;
  - les spectacles organisés dans l'une des trois scènes de l'agglomération : les Fuseaux Saint-Dizier, le Théâtre de Saint-Dizier ou la Forgerie de Wassy
  - les évènements organisés à Montier en Der :
    - Festival International de la photo animalière à l'automne
    - Fête des boissons artisanales.

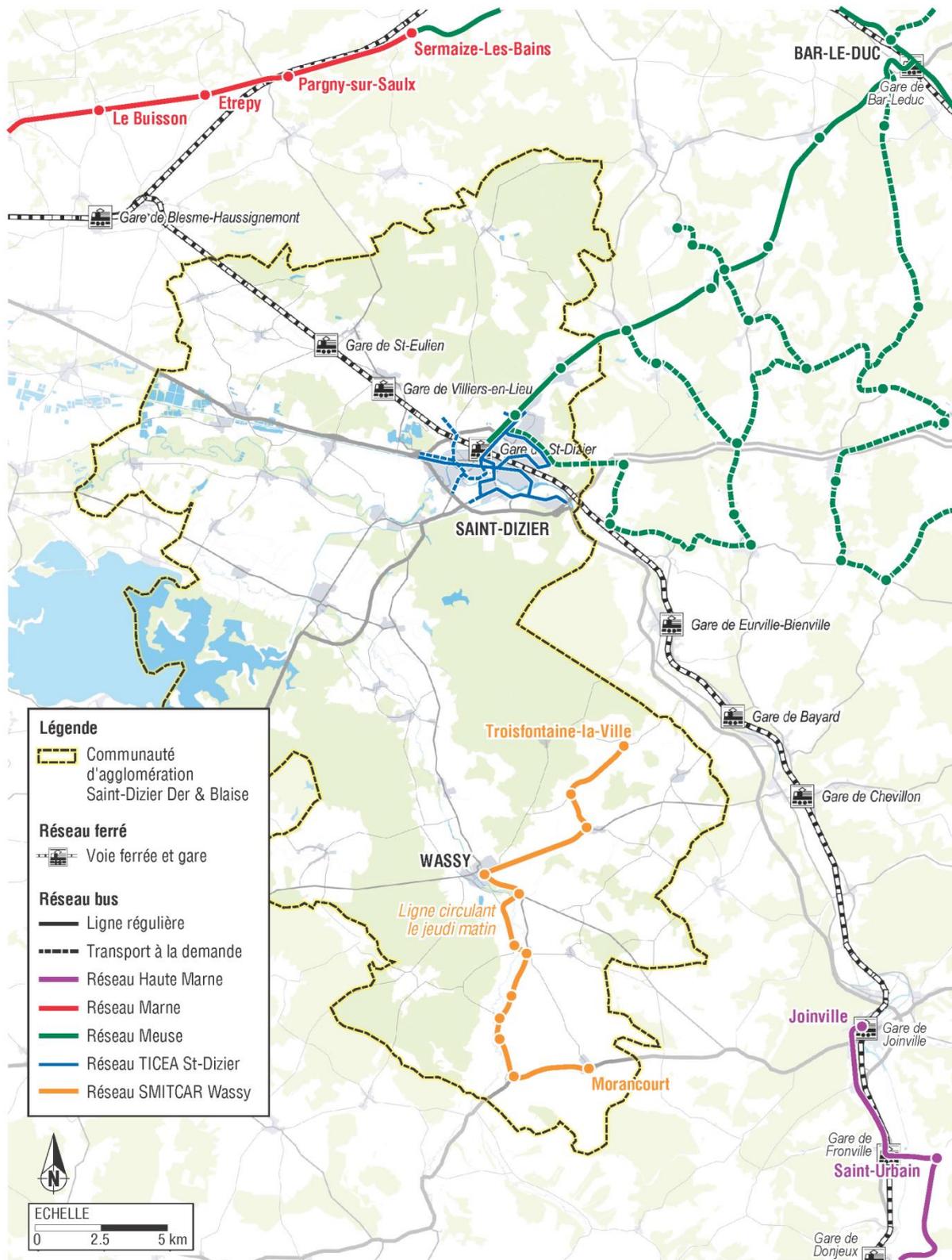


Figure 45 – L'offre en transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (hors dessertes scolaires)

La création de la Communauté d'Agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise a conduit au transfert des services de transports des Autorités Organisatrices de Transports suivantes :

- la commune de Saint-Dizier et la gestion du réseau TICEA ;
- les conseils Généraux de la Marne et de la Haute Marne, pour la gestion de certaines lignes scolaires sur le territoire ;
- la Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise, en tant qu'autorité organisatrice déléguée ;
- le SMITCAR, autre autorité organisatrice déléguée, pour la gestion de lignes de transport scolaire et de deux lignes de rabattement sur Wassy les jours de marché.

Le schéma page suivante illustre la gestion des différents contrats de transport en cours.

Offre de transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise						
Exercice direct de la compétence					Délégation de compétence	
Marchés publics		Délégation de service public – Réseau TICEA			SMITCAR (AO2)	
Nouveaux MP	MP Transférés				Régie	
Blaise-sous-Hauteville / Ambrières / Saint-Dizier	Chancenay / Saint-Dizier	Lignes régulières	Lignes scolaires	Transport à la demande	R20	R21
Sapignicourt / Saint-Dizier	Villiers-en-Lieu / Saint-Dizier (La Noue)	L1	L11	TAD A	R22	R23
Vouillers / Saint-Vrain / Saint-Eulien / Saint-Dizier	Villiers-en-Lieu / Saint-Dizier (lycées)	L2	L13	TAD B	R24	R25
Perthes / Saint-Dizier	L1 « Plateau »	L3	L14	TAD C		
Braucourt / Saint-Dizier	L2 « Vallée de la Blaise »					

Figure 46 – Offre de transport de la Communauté d'Agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Source : à partir du rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Espelia et Erea Conseil – Septembre 2015.

Tab. 13 Les différentes lignes circulant sur le territoire de l'agglomération sont répertoriées dans le tableau suivant, qui indique aussi le type de public empruntant chacune d'entre elle.

Ligne	Maternels	Primaires	Collégiens	Lycéens	Voyageurs
Ambrières / Saint-Dizier		X	X	X	
Sapignicourt / Saint Dizier			X	X	
Vouillers / Saint-Dizier	X	X			
Perthes / Saint-Dizier	X	X	X	X	
Braucourt / Saint-Dizier	X	X	X	X	
Chancenay / Saint-Dizier			X	X	
Villiers-en-Lieu / Saint-Dizier			X	X	
L11			X	X	
L13			X	X	
L14			X	X	
L1					X
L2					X
L3					X
TAD A					X
TAD B					X
TAD C					X
R20	X	X	X		
R21	X	X	X		
R22		X			
R23		X	X	X	
R24		X	X	X	
R25		X			
L1 "Plateau"					X
L2 "Vallée de la Blaise"					X

Tableau 13 – Lignes commerciales et scolaires sur la CASDDB<sup>31</sup>

<sup>31</sup>Sources : Rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Espelia et Erea Conseil – Septembre 2015 et Rapport d'audit technique, tarifaire, juridique et financier – Avril 2014

## II.4.2 Le réseau TICEA à Saint-Dizier

### II.4.2.1 L'offre

#### Présentation du réseau

Le réseau TICEA, exploité par Transdev, est constitué de :

- **3 lignes régulières** essentiellement radiales qui desservent l'hypercentre par un tronçon commun rues Gambetta et Maréchal de Lattre de Tassigny. Les rôles des différentes lignes sont analysés dans le rapport de diagnostic d'Espelia et de d'Erea<sup>32</sup> :
  - ligne 1 : Chêne-St-Armand – Alizée, cadencée à la demi-heure. Ligne principale du réseau, elle relie le centre-ville avec le quartier de Vert-Bois, et dessert les principales zones commerciales de la ville.
  - ligne 2 : Hôpital – Saint Exupéry, qui a de nombreux tronçons communs avec la ligne 1, est également cadencée à la demi-heure. Elle complète la desserte de la ligne 1 sur le quart Nord-Est de l'agglomération, notamment en permettant un maillage plus fin de la desserte du quartier Vert-Bois, et en desservant l'hôpital ;
  - ligne 3 : Henry-Bordeaux – Marnaval, cadencée à l'heure, et prolongée vers Cité de l'Est (ancien terminus) sur quelques courses en fin de journée (desserte réalisée par ailleurs par la ligne C du TAD) Elle assure notamment la desserte du collège de la Noue.

En semaine, le service fonctionne de 6h à 20h et aucune ligne ne fonctionne le dimanche. L'amplitude horaire comparée de chaque ligne est précisée sur le Tableau 14.

Le détail des pôles générateurs majeurs desservis par chaque ligne est présenté dans le tableau 15.

- **3 lignes de Transport à la Demande** :
  - Les lignes de transport à la demande fonctionnent comme « lignes virtuelles », dont les horaires, les points d'arrêts et les itinéraires sont prédéfinis. Le service est activable sur réservation préalable, avec appel la veille avant 16h, et il fonctionne dès la première réservation. Proposé du lundi au vendredi seulement, ce service est aujourd'hui assuré par un seul véhicule.  
Ce service joue en partie le rôle de « Transport PMR », qui n'existe pas sous une forme spécifique sur Saint-Dizier.
  - Les lignes de transport à la demande doublent majoritairement les itinéraires des lignes régulières, mais permettent une desserte locale plus fine, notamment de :
    - la maison de retraite Ambroise Croizat (ligne A) ;
    - la desserte de l'AFPA au Sud de la commune (ligne B), notamment en lien avec la gare SNCF ;
    - la desserte en journée de Cité de l'Est, desservi avant restructuration du réseau par une ligne régulière ;
    - la desserte du Parc d'Activités de Troisfontaines.
  - L'absence de service le samedi semble peu problématique, dans la mesure où les usagers du service sont majoritairement<sup>33</sup> :
    - des salariés ;
    - des personnes en maison de retraite, qui se déplacent peu le week-end – jours de visite ;

<sup>32</sup> Rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Septembre 2015 - Espelia et Erea Conseil

<sup>33</sup> Source : Transdev

– et des scolaires.

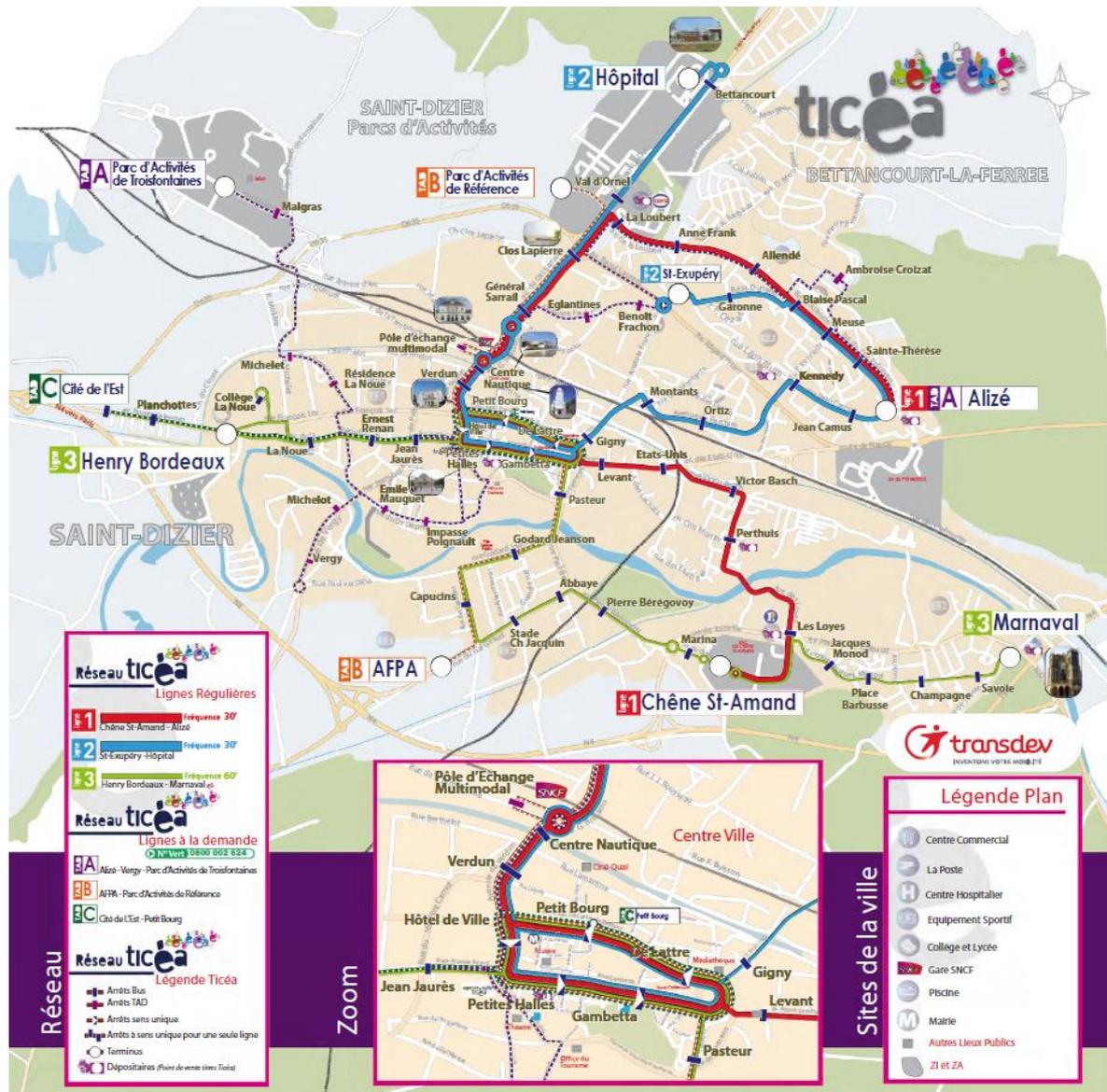


Figure 47 – Plan du réseau TICEA

- **3 lignes de transport scolaire**, les lignes 11, 13 et 14, qui renforcent les itinéraires des lignes régulières sur les heures de pointe scolaires :
  - ligne 11 : une liaison, uniquement le matin, entre Molière et Blaise Pascal ;
  - ligne 13 : prise en charge des élèves du Sud de la commune scolarisés au collège d'Ortiz, avec un aller le matin et deux retours le soir (hors mercredis, un seul retour) ;
  - ligne 14 : liaison Marnaval – Blaise Pascal, avec un aller le matin et deux retours le soir excepté le mercredi (un retour à midi).

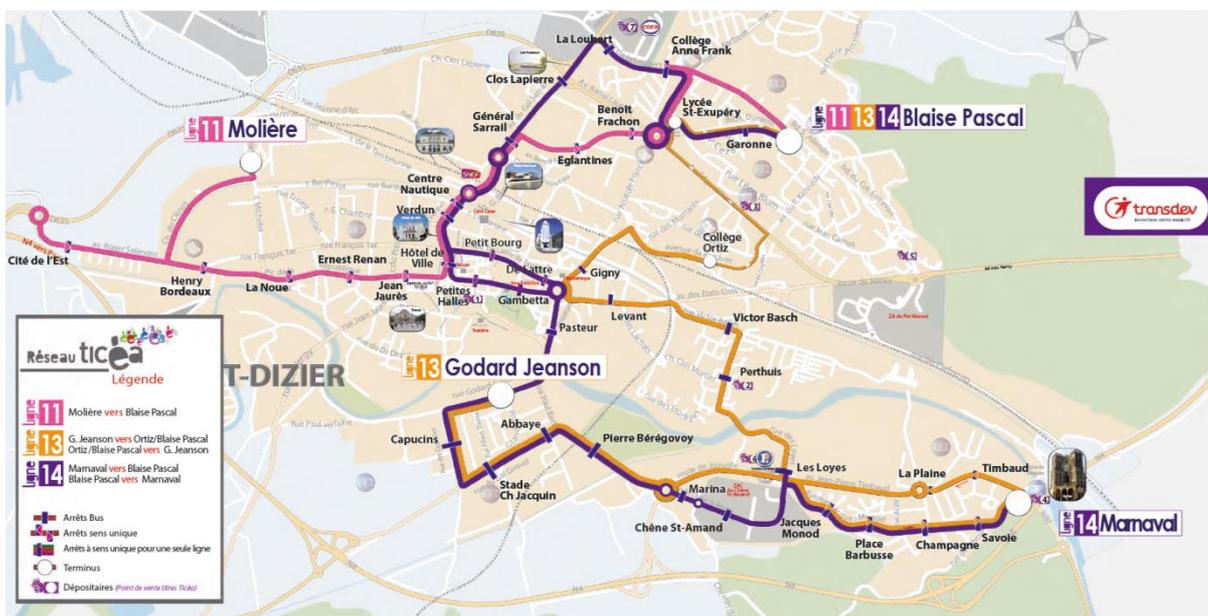


Figure 48 – L’offre en transport scolaire du réseau TICEA sur Saint-Dizier

Ligne	Amplitude semaine		Fréquence en semaine		A/R JOB	A/R Samedi
			HP	HC		
<b>Lignes régulières</b>						
1	05:55	19:55	30	30	29	20
2	06:35	19:35	30	30	26	13
3	07:00	19:36	60	60	13	13
<b>Transport à la demande</b>						
A	07:00	18:00			6	-
B	07:45	18:30			6	-
C	09:00	15:30			2	-
<b>Lignes scolaires</b>						
11	07:15	07:45			1 aller simple	-
13	08:00	18:30			2 à 4 allers simples	-
14	07:15	18:30			2 à 4 allers simples	-

Tableau 14 – Présentation des lignes du réseau TICEA<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Source : Fiches horaires du réseau TICEA 2015

Le réseau de bus TICEA dessert les pôles générateurs de déplacements principaux de la ville de Saint-Dizier.

Pôles générateurs	Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3
<b>Etablissements scolaires</b>	Lycée Blaise Pascal Collège Anne Frank Etablissements de centre-ville	Lycée Saint Exupéry Collège Ortiz Etablissements de centre-ville	Collège de la Noue Etablissements de centre-ville
<b>Quartiers d'habitat dense</b>	Vert-Bois Centre-ville	Vert-Bois Centre-Ville	Marnaval Centre-Ville
<b>Zones d'emplois</b>	Gare SNCF Centre-ville	Gare SNCF Centre-ville Hôpital	Centre-Ville Chêne Saint-Amand
<b>Grands équipements</b>	Gare SNCF Centre Nautique ZA Val d'Ornel et ZAC du Chêne Saint-Amand	Gare SNCF Centre Nautique Hôpital	Centre-Ville ZAC du Chêne Saint-Amand

**Tableau 15 – Pôles générateurs desservis par les lignes régulières du réseau TICEA<sup>35</sup>**

#### Niveau d'offre et évolution

En 2014, près de 360'000 km ont été parcourus par les véhicules du réseau TICEA. Ce ratio correspond à un niveau d'offre moyen de 14.2 kilomètres par habitants du PTU. Cette offre a sensiblement augmenté depuis 2012 (+10%), en diminuant légèrement le taux de couverture (-3%).

#### Qualité et lisibilité de l'offre

Les lignes régulières comportent de nombreux troncs communs :

- en centre-ville, les trois lignes régulières sont dissociées selon les sens de circulation sur une boucle commune : les rues Gambetta et Maréchal de Lattre de Tassigny ;
- les lignes 1 et 2 sont en tronc commun sur une partie du boulevard Salvador Allende et sur l'avenue du Général Sarrail ;
- les lignes 1 et 3 possèdent 2 arrêts en commun sur la Zone Commerciale du Chêne St-Amand.

Les lignes de transport à la demande doublent majoritairement des linéaires de lignes régulières : les lignes A et B sont notamment présentes sur la boucle de Centre-Ville en troncs communs.

Sur ces tronçons, les horaires de passage ne sont pas toujours optimisés pour offrir des fréquences plus régulières. Ainsi, sur l'arrêt du Clos Lapierre, les horaires de passage des lignes 1 et deux sont les suivants :

- passages de la ligne 1 (fréquence de 30 minutes) : xxh02 et xxh32 ;
- passages de la ligne 2 (fréquence de 30 minutes) : xxh09 et xxh39 ;

Une synchronisation permettrait une fréquence « fictive » de 15 minutes sur certains itinéraires.

<sup>35</sup> Source : Rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Septembre 2015 - Espelia et Erea Conseil

Le réseau TICEA possède par ailleurs une agence en cœur de ville.

Tab. 16 Remarques générales sur l'exploitation du réseau

- Lignes régulières :
  - Des linéaires de ligne similaires de 8 km et 20 arrêts en moyenne ;
  - Des vitesses commerciales globalement bonnes : 16 à 24 km/h ;
  - Points durs d'exploitation :
    - les troncs communs sur la boucle de centre-ville, qui entraîne nécessairement une moins bonne lisibilité du réseau et la concentration des véhicules sur certains tronçons ;
    - la ligne 1, la plus fréquentée du réseau, franchit la Marne au Sud de la ville par un Pont en circulation alternée (rue du Pré Longue Queue), où les temps d'attentes pour le franchissement aux périodes de pointe peuvent être importants ;
- Lignes de Transport à la Demande :
  - Des temps de parcours inégaux, compris entre 9 (ligne C) et 25 min (ligne A), et des nombreux d'arrêts qui varient en conséquence (entre 4 et 18 arrêts) ;
  - Des itinéraires souvent en tronc commun avec des lignes régulières ;
- Lignes scolaires :
  - Des vitesses commerciales variables : 11 à 20 km/h ;

Ligne	Segment	Longueur (m)	Nombre d'arrêts	Durée	Vitesse com. (km/h)	Distance inter-arrêts (m)
<b>Lignes régulières</b>						
1	Chêne St-Amand -> Alizé	7 468	20	00:24	18,67	375
1	Alizé -> Chêne St Amand	7 631	20	00:28	16,35	380
2	Bettancourt Hôpital -> Lycée St Exupéry	7 495	21	00:27	16,66	350
2	Lycée St Exupéry -> Bettancourt-Hôpital	7 817	20	00:24	19,54	390
3	Henry Bordeaux -> Marnaval	7 665	20	00:21	21,90	380
3	Marnaval -> Henry Bordeaux	9 117	20	00:23	23,78	455
3	Marnaval -> Cités de l'Est	9 412	22	00:26	21,72	427
<b>Transport à la demande</b>						
A	Alizé – Parc d'Activités	-	18	00:25		
B	Parc d'Activités - AFPA	-	12	00:17		
C	Cité de l'Est – Petit Bourg	-	4	00:09		
<b>Lignes scolaires</b>						
11	Molière – Blaise Pascal	7 419	15	00:26	17,12	
13	Collège Ortiz -> Godard Jeanson	5 141	16	00:26	11,86	
13	Godard Jeanson -> Collège Ortiz	9 016	18	00:28	19,32	
13	Godard Jeanson -> Lycée St Exupéry	10 216	19	00:35	17,51	
14	Marnaval -> Blaise Pascal	10 065	25	00:31	19,48	
14	Blaise Pascal -> Marnaval	10 440	26	00:31	20,21	

**Tableau 16 – Caractéristiques des lignes du réseau<sup>36</sup>**

<sup>36</sup> Source : Rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Septembre 2015 - Espelia et Erea Conseil

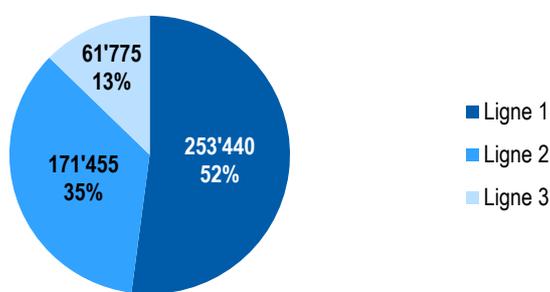
## II.4.2.2 La demande

### Analyse générale

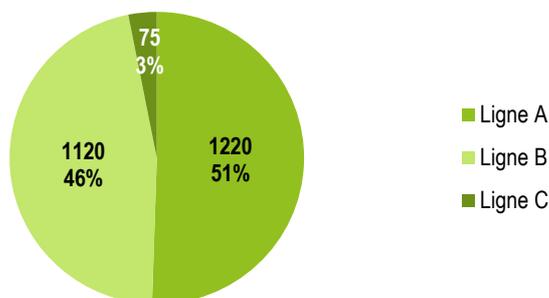
Plus de 530'000 voyages réalisés en 2014 sur le réseau TICEA.

- **Les lignes 1 et 2 sont les lignes phares du réseau.** Elles représentent en effet à elles-deux près de 80% de la fréquentation totale de l'ensemble des lignes (lignes régulières, scolaires et TAD), et plus de 95% de la fréquentation des lignes régulières.
- **La ligne régulière 3 présente une moins bonne fréquentation**, en lien avec sa moins bonne fréquence et les tissus urbains qu'elle dessert. Elle représente 13% des voyages des lignes régulières, et 10% du nombre total de voyages sur le réseau.

Nombre de voyages sur les lignes régulières 2014



Nombre de voyages sur les lignes TAD 2014



Répartition des voyages par type de service

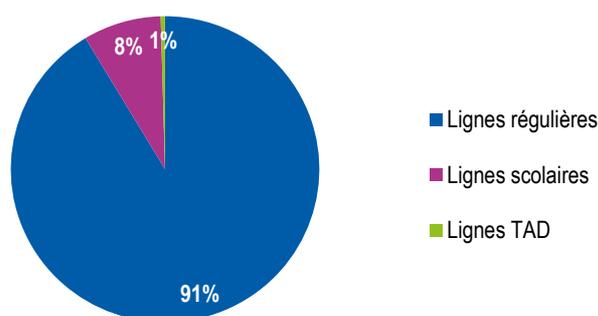


Figure 49 – Fréquentation du réseau par service et par ligne

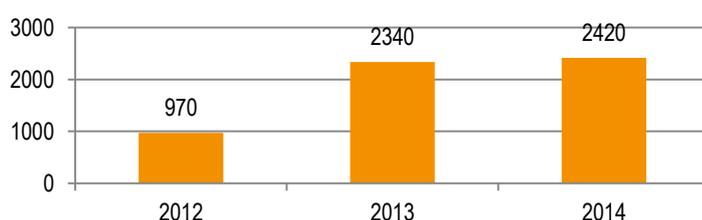
Avec un taux de déclenchement relativement faible de 13%, le transport à la demande représente seulement 0,4% de la fréquentation du réseau (hors lignes scolaires). Ces chiffres reflètent un réseau de Transport à la Demande qui double l'offre proposée par les lignes régulières, tout en étant plus contraignant par les modalités de réservation.

#### Evolution de la fréquentation du réseau

La fréquentation totale est globalement stable par rapport à 2012 (+0,5%).

Fig. 50 Pour le TAD, le nombre de voyage a légèrement augmenté entre 2013 et 2014 (+3% de fréquentation). Le service de transport à la demande a été lancé en 2012, ce qui explique la très faible fréquentation cette année-là.

#### *Nombre de voyages en TAD (réel)*



**Figure 50 – Charge et kilomètres en Transport à la Demande : comparaison du prévisionnel et de la fréquentation réelle<sup>37</sup>**

<sup>37</sup> Source : rapports d'activité 2014 et 2015 du réseau TICEA, et extrait du contrat de délégation de service public.

### Fréquentation des arrêts du réseau

Fig. 51 Le nombre de montées par arrêt permet de faire ressortir :

- l'importance de la demande sur les arrêts
  - de centre-ville ;
  - du quartier Vert-Bois ;
- la desserte des principaux pôles générateurs que sont l'Hôpital, la zone d'activité Nord et la zone d'activité du Chêne St-Amand ;
- la faible fréquentation des arrêts de la ligne 3, notamment sur le quart Sud-Ouest de la commune, bien que la représentation graphique ci-dessous ne permette pas de hiérarchiser les arrêts entre eux.



Figure 51 – Nombre de montées par arrêt en 2014 sur le réseau TICEA (données billettiques)

### II.4.2.3 La gamme tarifaire

Les tarifs du réseau TICEA sont attractifs pour l'utilisateur :

- le ticket unitaire est à 1€ ;
- le carnet de 10 à 5,90€ ;
- l'abonnement mensuel à 17€ ;
- le service TAD :
  - inclus dans l'abonnement TICEA ;
  - trajet à 1€ sans abonnement, échangeable avec un titre TICEA traditionnel en cas de correspondance sur une ligne régulière (et inversement).

Le prix du carnet pourrait inviter à limiter le recours aux abonnements. Celui-ci reste pourtant attractif si on considère le remboursement de 50% de l'abonnement par l'employeur: une campagne de communication avait été réalisée par le réseau TICEA dans ce sens.

	Saint-Dizier	Verdun	Bar-le-Duc (Réseau TUB)	Longwy
<b>Ticket unitaire</b>	1€	1€	1,5€	1,3€
<b>Ticket journée</b>	NC	2,5€	NC	2,9€
<b>10 voyages</b>	5,9€	6,5€	NC	9,5€
<b>Mensuel jeunes</b>	9,3€	3,8€	5€	10€
<b>Mensuel adultes</b>	17€	21,8€	5€	30€
<b>Mensuel social</b>	Gratuit	14€	NC	NC
<b>Annuel jeunes</b>	83,70€	34,70€	31€	99€
<b>Annuel adultes</b>	153€	180€	50€	NC

Tableau 17 – Gamme tarifaire et comparaison avec Verdun, Bar-le-Duc et Longwy<sup>38</sup>

Par ailleurs, la tarification/billettique du réseau TICEA n'est pas intégrée à une échelle plus large ou en interface avec d'autres réseaux.

<sup>38</sup> Source : Rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Septembre 2015 - Espelia et Erea Conseil sauf réseau TUB, mise à jour décembre 2016 selon tarification disponible sur le site [www.bus-tub.com](http://www.bus-tub.com)

#### II.4.2.4 Les performances du réseau

##### Productivité du réseau

Le ratio "V/K" est un indicateur des performances du réseau. Il représente le nombre de voyages sur le réseau divisé par le nombre de kilomètres parcourus. Plus ce ratio est élevé, plus le réseau est performant.

	2012	2014	Evolution
kilomètres parcourus	328'335	358'477	+ 10 %
Fréquentation du réseau (voyages)	527'453	530'275	+ 0.5 %
V/K	1.60	1.48	- 0.12

En valeur absolue, ce ratio traduit **un usage moyen du réseau**. A titre de comparaison, ce ratio est de 1 à Chaumont et de 1,9 à Bar le Duc (valeurs 2012)

Une offre qui a augmenté de 10% entre 2012 et 2014, mais une fréquentation qui a progressé de seulement 0,5% : **une productivité en nette baisse**.

Les ratios voyageurs/kilomètre des lignes régulières sont les suivants :

- ligne 1 : 1,78 ;
- ligne 2 : 1,47 ;
- ligne 3 : 0,77.

La ligne 1 est de loin la ligne la plus performante du réseau (V/K de 1.78) alors que la ligne 3 présente un ratio V/K très faible.

##### Performances économiques

	2012	2014	Evolution
Compensation (€)	1'031'154	1'214'016	+ 18 %
Coût / km	3.92 €	<b>4.20 €</b>	+ 7 %
Coût / habitant / an	50.17 €	<b>59.51 €</b>	+ 18.5 %

**Un coût par kilomètre élevé et en hausse.**

#### A retenir – Le réseau TICEA

- Un réseau qui permet de desservir assez finement la ville de Saint-Dizier.
- Une gamme tarifaire attractive pour l'utilisateur.
- Une ligne 3 nettement moins fréquentée que les deux autres lignes du réseau.
- Une offre de transport à la demande qui double majoritairement les lignes régulières, mais permet une desserte plus fine de certains secteurs.
- Une offre de transport scolaire sur-mesure très confortable.
- Une offre moyenne, en nette hausse depuis 2012, mais une augmentation de la fréquentation du réseau trop faible pour maintenir le niveau de productivité : **une productivité qui baisse et des coûts au kilomètre qui augmentent fortement.**

## II.4.3 Le transport scolaire hors réseau TICEA

### II.4.3.1 L'offre en transport scolaire

Sur le territoire, le transport scolaire est assuré par différents exploitants selon les secteurs et les lignes :

- **Transdev Grand Est**, par ses filiales « Les Rapides de la Meuse » et « Les Courriers de l'Aube » ;
- **le SMITCAR**, Syndicat Mixte du Transport par Car de la Région de Wassy, principalement sur la desserte du Sud de l'agglomération ;
- **Kéolis** et les **Autocars Bardy**, qui gèrent chacun une ligne de transport scolaire.

Fig. 52-53 L'analyse de l'offre permet les constats suivants :

- Si un aller/retour par jour est proposé sur toutes les liaisons de rabattement sur les établissements maternels et primaires, l'aller/retour le midi est proposé pour les écoles suivantes (soit moins d'un tiers des rabattements organisés) :
  - de Saint-Eulien, Saint-Vrain, Vouillers ;
  - de Louvemont ;
  - de Avrainville et Magneux.
- Deux horaires de retours sont généralement proposés pour les établissements secondaires ;
- La desserte des établissements de Wassy depuis Saint-Dizier effectue un arrêt en gare SNCF le lundi matin et le vendredi soir, ce qui indique un besoin lié à la présence d'internes scolarisés notamment sur le lycée professionnel de Wassy.

L'analyse détaillée des lignes a été réalisée par Espelia et Erea Conseil dans le rapport de diagnostic rendu à la communauté d'agglomération en septembre 2015, dans le cadre de leurs missions d'AMO. Leurs conclusions sur le transport scolaire sont les suivantes :

- **Des temps de parcours, des itinéraires et des temps d'attente satisfaisants**, malgré des temps de parcours élevés sur certaines dessertes, notamment sur les liaisons longues entre le Sud et le Nord de la communauté d'agglomération (rabattement vers les établissements secondaires de Wassy et de Saint-Dizier, avec des temps de parcours supérieurs à 45 minutes) ;
- **Des marchés coûteux**, bien que la gestion du SMITCAR en régie permette une optimisation des coûts ;
- **Un fonctionnement complexe**, notamment dû à la coexistence des systèmes aux logiques différentes. On note également des lignes particulièrement complexes, notamment :
  - la ligne Braucourt – Saint-Dizier, assurée par Transdev, qui regroupe plusieurs missions différentes, de la desserte du collège de la Noue, des autres établissements de Saint-Dizier, et la desserte du goupe scolaire d'Eclaron ;
  - la ligne R23 du SMITCAR qui a pour mission la desserte des lycées de Saint-Dizier pour les élèves habitant dans le Sud de l'agglomération, mais aussi la desserte des établissements de Wassy (rabattements depuis les communes environnantes) ;
  - la ligne R24 du SMITCAR qui assure également la desserte des lycées de Saint-Dizier pour les élèves habitant le Sud de l'agglomération et la desserte des établissements de Wassy pour les communes situées entre Saint-Dizier et Wassy, mais aussi le retour de liaisons sur des écoles élémentaires.

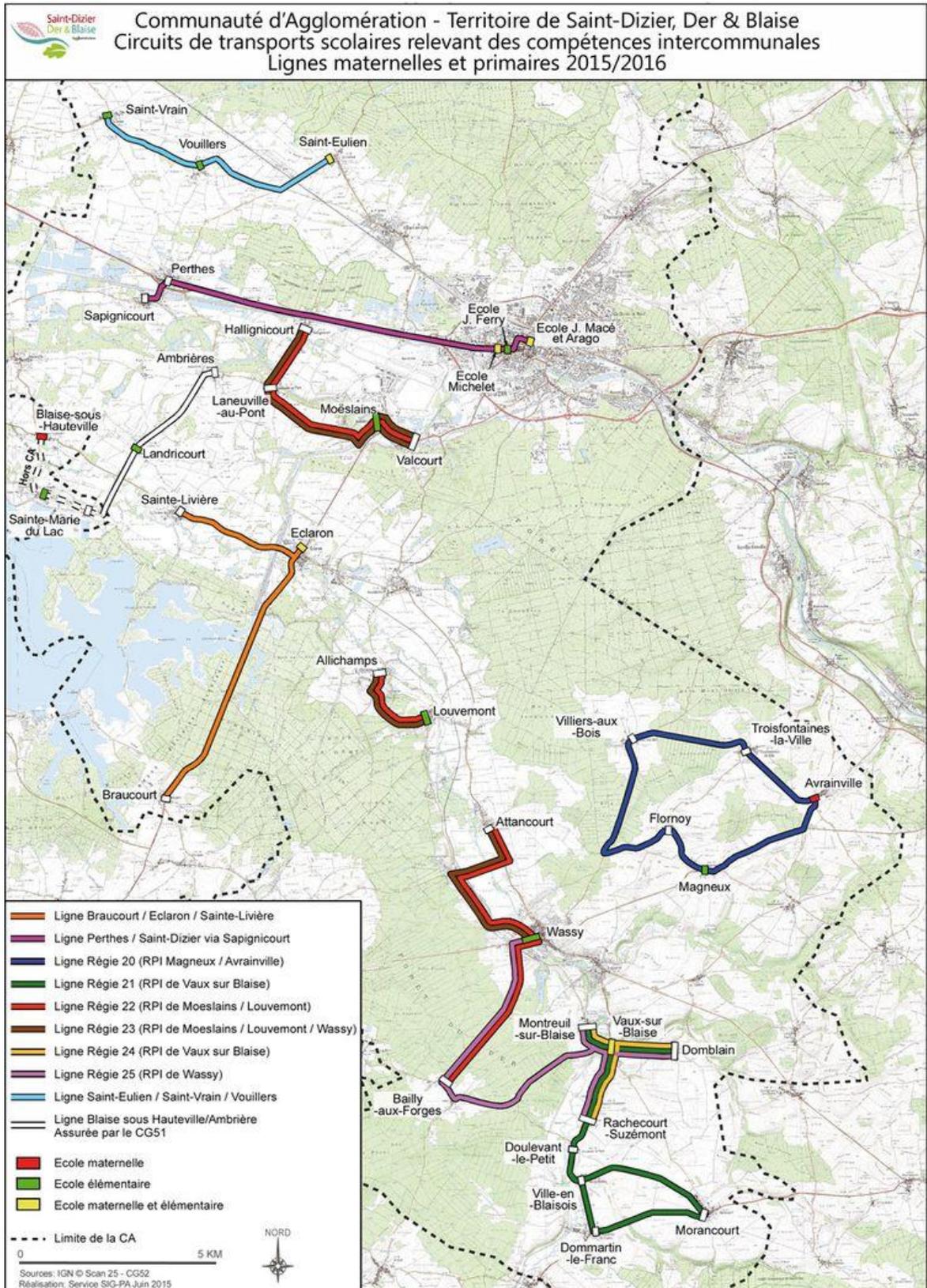


Figure 52 – Plans des lignes scolaires maternelle et primaire

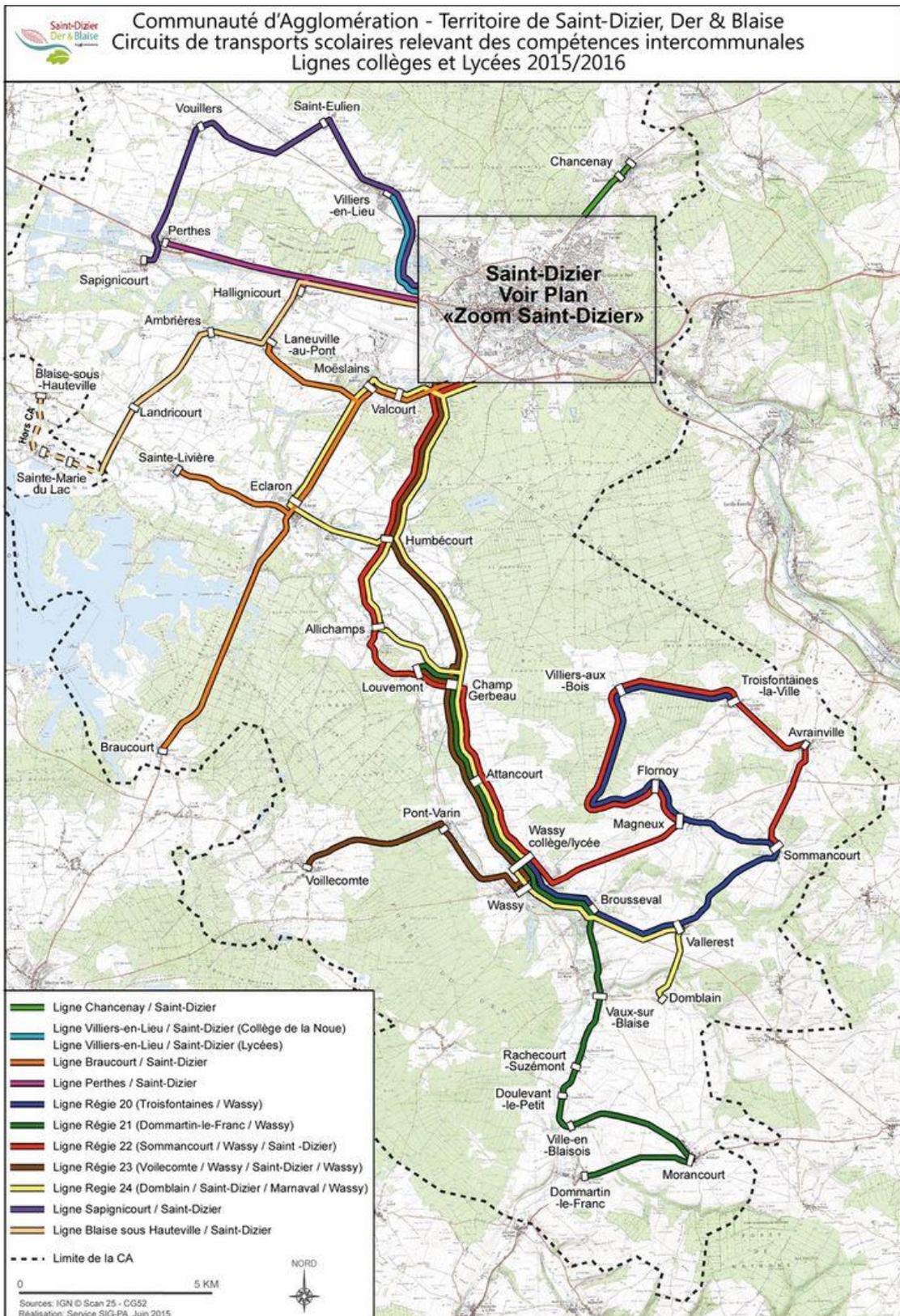


Figure 53 – Plans des lignes scolaires collèges et lycées

### II.4.3.2 La demande sur le transport scolaire

En tout, 1'200 élèves sont pris en charge quotidiennement par les services de transports scolaires opérant sur l'agglomération (hors inscrits du réseau TICEA).

Le tableau ci-dessous récapitule le nombre d'inscrits sur les listes du transport scolaire en fonction de la commune de l'établissement dans lequel ils sont scolarisés.

- Les élèves scolarisés en primaire sont répartis sur les pôles scolaires en fonction des communes de résidence : la demande en transport scolaire est disséminée sur le territoire, ce qui la rend difficile à optimiser. Malgré tout, la carte scolaire regroupant sur un même établissement les enfants de communes proches, les distances à parcourir entre les points de départ et les établissements scolaires sont relativement réduites.
- 900 élèves environ sont inscrits pour le transport scolaire en lien avec Wassy ou Saint-Dizier. La présence d'un lycée professionnel à Wassy peut conduire des élèves du Nord de l'agglomération à devoir la traverser quotidiennement. Tout comme l'absence de lycée général à Wassy.

Disséminée sur le territoire, cette demande est captive du service qui lui est offert, sans disposer d'aucune alternative.

DESTINATION	Primaire	Secondaire	Total
Avrainville	21		<b>21</b>
Eclaron	33		<b>33</b>
Joinville		2	<b>2</b>
Louvement	18		<b>18</b>
Magneux	34		<b>34</b>
Moëslains	15		<b>15</b>
Saint-Dizier	68	705	<b>773</b>
Saint-Eulien	35		<b>35</b>
Saint-Vrain	11		<b>11</b>
Valcourt		1	<b>1</b>
Vaux-sur-Blaise	28		<b>28</b>
Vouillers	11		<b>11</b>
Wassy		212	<b>212</b>
<b>Total</b>	<b>274</b>	<b>920</b>	<b>1194</b>

**Tableau 18 – La demande en transport scolaire<sup>39</sup>**

Les taux de remplissage sont globalement élevés, avec une moyenne autour de 80%.

<sup>39</sup> Source : rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Espelia et Erea Conseil – Septembre 2015.

**A retenir – Le transport scolaire en dehors de Saint-Dizier**

- Pas de problème majeur de sous-qualité ;
- Des marchés assez coûteux ;
- Des systèmes aux logiques différentes avec un allotissement contraint limitant les perspectives d'évolution.

## II.4.4 Les lignes commerciales du SMITCAR

Le SMITCAR gère, en plus des lignes scolaires, deux lignes commerciales :

- la ligne 1 « Plateau », qui relie Avrainville à Wassy, sur un itinéraire d'environ 25 kilomètres ;
- la ligne 2 « Vallée de la Blaise », qui relie Morancourt à Wassy, sur un itinéraire d'environ 13 kilomètres.

Ces lignes fonctionnent seulement le jeudi matin, jour de marché, avec un tarif unique de 2€ par voyage et selon les horaires suivants :

Ligne 1 : Plateau			
Aller :		Retour :	
(Avainville)	(9h00)	<b>Wassy</b>	<b>11h15</b>
Troisfontaines-la-Ville		(Domblain)	
(Villiers-aux-Bois)		(Fays)	
Flornoy	9h12	Vallerest	11h25
Magneux	9h17	(Sommancourt)	(11h29)
(Sommancourt)		Magneux	11h33
Vallerest	9h25	Flornoy	11h38
(Fays)		(Villiers-aux-Bois)	
(Domblain)		Troisfontaines-la-Ville	11h42
<b>Wassy</b>	<b>9h30</b>	(Avrainville)	(11h50)

Ligne 2 : Vallée de la Blaise			
Aller :		Retour :	
Morancourt	8h50	<b>Wassy</b>	<b>11h15</b>
Dommartin-le-Franc	8h55	Brousseval	11h18
Ville-en-Blaisois	9h00	Montreuil-sur-Blaise	11h20
Doulevant-le-Petit	9h04	Vaux-sur-Blaise	11h30
Rachecourt-Suzémont	9h07	Rachecourt-Suzémont	11h33
Vaux-sur-Blaise	9h10	Doulevant-le-Petit	11h36
Montreuil-sur-Blaise	9h15	Ville-en-Blaisois	11h40
Brousseval	9h20	Dommartin-le-Franc	11h45
<b>Wassy</b>	<b>9h24</b>	Morancourt	11h50

Tableau 19 – Grilles horaires des lignes commerciales du SMITCAR<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Source : rapport de diagnostic de l'offre en transport de la communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise – Espelia et Erea Conseil – Septembre 2015.

D'après le diagnostic réalisé par Espelia et Erea Conseil<sup>40</sup> :

- la ligne 1 est fréquentée par une vingtaine de passagers par mois, soit entre 2 et 3 voyages par course,
- la ligne 2 est fréquentée par une soixantaine de passagers par mois, soit entre 7 et 8 voyages par course.

Ces lignes peuvent être comparées à des lignes de transport à la demande, notamment par le type de desserte qu'elles assurent (desserte de territoires ruraux en rabattement sur un pôle du territoire ...).

Ces fréquentations correspondent à de bons taux, si on les compare à la fréquentation des lignes de transport à la demande en milieu rural, ce qui s'explique par leur mise en place à l'occasion du marché, générateur particulier de déplacements, et avec des horaires spécifiquement adaptés à cet usage.

Néanmoins, les lignes SMITCAR sont aujourd'hui assurées par des cars, véhicules par ailleurs affectés aux lignes scolaires du SMITCAR. **Le nombre de places qu'ils offrent est nettement surdimensionné par rapport à la demande réelle, mais leur usage peut s'expliquer dans un principe de mutualisation des véhicules disponibles.**

## II.4.5 Les lignes spécifiques à la base aérienne

La Base Aérienne met en place 7 lignes régulières pour les trajets domicile-travail, réservées aux employés de la base, qui effectuent un trajet le matin pour une arrivée sur la base vers 8h15 et un trajet le soir, avec départ de la base vers 17h30 :

- **Ligne 1 : desserte de Saint-Dizier** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Eglise de la Noue – Jean Jaurès – Gare SNCF – Résidence Eglantine – Arrêt de bus St Exupéry – Cité du petit prince – Intermarché Avenue Edgar Pisani – Eglise Sainte Thérèse – CES Anne Franck – Victor Hugo ;
- **Ligne 2 : Vitry-le-François – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Perthes – Marolles – Vitry Hôtel des impôts – Vitry gare SNCF – Vitry ZUP – Vitry Super U – Frignicourt – Marolles (ERSA) ;
- **Ligne 3 : Montier-en-Der – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Eclaron – Braucourt – Planrupt – Montier-en-Der
- **Ligne 4 : Wassy – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Valcourt – Humbécourt – Allichamps – Louvemont – Attancourt – Pont Varin – Wassy – Brousseval – Vaux-sur-Blaise – Bailly aux Forges – Wassy
- **Ligne 5 : Savonnière – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Clos Mortier – Ancerville – Cousances – Cousances-Les-Forges – Aulnoy-en-Perthois - Savonnières
- **Ligne 6 : Joinville – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Base Aérienne – Saint-Dizier Stade – Marnaval – Eurville – Prez-sur-Marne – Bayard – Gourzon – Rachecourt-sur-Marne – Chatonrupt – Vecqueville – Joinville
- **Ligne 7 : Bar-le-Duc – Base Aérienne** par les arrêts et l'itinéraire suivant : Bar-le-Duc – Saint-Dizier Gare – Parc Ste Marie – Bettancourt – Chancenay – Baudonvilliers – Saudrupt – Brillon – Combles – Haut de Veel – Bar-le-Duc.

Elles sont gérées en interne et fonctionnent de façon classique. Le service est assuré par des chauffeurs bénévoles en échange de leur formation au permis PL, et il est gratuit pour les employés de la base.

**Le parc d'autocar utilisé pour ce service n'est pas adapté au transport public de voyageur.** Néanmoins, des achats sont en cours pour remédier à ce problème. Le matériel est destiné prioritairement pour le transport de troupes dans le cadre de manœuvres militaires, mais les représentants de la base aérienne se disent prêts à la réflexion pour l'intégration de la base aérienne dans la desserte classique.

La part importante d'employés de la base aérienne qui habitent à moins de 10km de la base (voir tableau 8 page 45) confirme le potentiel de report sur des lignes classiques, dans la mesure où elles sont adaptées aux horaires de travail des employés de la base aérienne.

**Ce service permet une desserte fine du territoire pour les employés de la base, adaptée aux horaires de travail, qui offre une alternative à l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires.**

## II.4.6 Les lignes spécifiques de l'association Le Bois L'Abbesse

L'association Le Bois L'Abbesse gère plusieurs sites sur l'agglomération :

- le site du chemin de l'Argente Ligne (Saint-Dizier), qui regroupe l'ESAT<sup>41</sup>, des centres d'accueils de jour (IME / Autisme / Polyhandicap / SESSAD<sup>42</sup>), un Foyer d'Accueil Médicalisé ;
- plusieurs sites autour du quartier Vert Bois :
  - un centre d'hébergement Autisme avenue Marcel Paul ;
  - un centre d'hébergement pour adolescents, La Loubert, situé rue Louis Breguet ;
  - le bâtiment Ulysse, qui regroupe le foyer de vie SAVS<sup>43</sup> et SAMSAH<sup>44</sup>, de l'hébergement, allée Gustave Eiffel à proximité de la route de Nancy ;
  - le bâtiment Bise, qui propose de l'hébergement en transition vers une vie autonome, rue Jean Camus.

Des circuits (bus et mini-bus 9 places) sont organisés par l'association, notamment pour la desserte du site du Chemin de l'Argente Ligne, situé à l'extérieur de la ville. Le tableau ci-dessous regroupe l'ensemble de l'offre proposée par l'association (un trajet le matin et un le soir pour les trajets de semaine).

**Au total, environ 200 personnes par jour sont transportées matin et soir par les circuits proposés par l'association.**

Ligne	Période de circulation	Public cible et demande (nombre d'usagers par trajet)	Itinéraire synthétique (sens du matin)
Ligne IME	Jour de semaine	Jeunes de l'IME entre 35 et 40 jeunes par jour	Clos Mortier → Centre-Ville → Vert Bois → La Noue → Bois L'Abbesse Argente Ligne
Circuit 1	Jour de semaine	ESAT 60 personnes par jour	Marnaval → Vert Bois → SNCF → La Noue → Bois L'Abbesse Argente Ligne
Circuit 2	Jour de semaine	ESAT 50 personnes par jour	Vert Bois → Bois L'Abbesse Argente Ligne (desserte spécifique des bâtiments de Bois L'Abbesse sur le Vert Bois)
Circuit 4	Jour de semaine	Vers le foyer de vie 50 personnes par jour, dont 40 au bâtiment Ulysse	Bois L'Abbesse Argente Ligne → Marnaval → Vert Bois
Circuit 5	Lundi matin et vendredi après-midi	8 personnes	Cousances → Saint-Dizier → Bois L'Abbesse Argente Ligne
Circuit 8	Vendredi après-midi	Foyer de Vie - accueil de jour 5 personnes	Bois L'Abbesse Argente Ligne → Centre-ville → Vert Bois

**Tableau 20 – Lignes de bus de l'association Bois L'Abbesse<sup>45</sup>**

<sup>41</sup> Etablissement et Service d'Aide par le Travail

<sup>42</sup> Service d'Education Spéciale et de Soins à Domicile

<sup>43</sup> Service d'Accompagnement à la Vie Sociale

<sup>44</sup> Service d'Accompagnement Médico-Social pour Adultes Handicapés

<sup>45</sup> Source : Association Bois L'Abbesse – mars 2016

## II.4.7 La desserte ferroviaire du territoire

### II.4.7.1 La desserte TGV

Aucune infrastructure de Ligne à Grande Vitesse ne dessert le territoire de l'agglomération. La gare TGV la plus proche de l'agglomération, Meuse TGV, est située au Nord de Bar-le-Duc, à une cinquantaine de kilomètres de Saint-Dizier.

Cette gare est située sur la LGV Est Européenne, entre les gares de Champagne Ardenne TGV et Lorraine TGV.

Elle est desservie par les trains effectuant les trajets suivants :

- Paris-Est – Nancy-Ville ;
- Paris-Est – Metz-Ville ;
- Strasbourg – Bordeaux-St-Jean ;
- Strasbourg – Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV.

L'offre qui y est proposée contient en particulier :

- 3 départs et 4 retours par jour sur la liaison Meuse TGV – Paris (1h de trajet) ;
- 2 trains par jour et par sens entre Strasbourg et Meuse TGV ;
- 1 train par jour et par sens entre la gare Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV et Meuse TGV ;
- 1 train par jour et par sens entre Bordeaux et Meuse TGV.

La gare Meuse TGV est desservie **depuis Bar-Le-Duc** par des navettes bus cadencées sur les horaires de départ des TGV et exploitées par les Rapides de la Meuse (Transdev Grand Est). Le trajet depuis Bar-Le-Duc est d'environ une demi-heure de bus, et le trajet coûte 4,5€ à l'unité (possibilités d'abonnements hebdomadaires ou mensuels).

Depuis Saint-Dizier, la liaison Saint-Dizier – Bar-le-Duc est effectuée par le réseau départemental de la Meuse mais la correspondance n'est en général pas possible avec la navette vers la gare TGV.

Tab. 21 Ainsi par exemple, **au premier semestre 2016** et dans le sens Saint-Dizier vers la gare Meuse TGV, sur les 7 navettes journalières partant de la gare de Bar-le-Duc, **une seule dispose d'une correspondance correcte** avec la ligne Saint-Dizier – Bar-le-Duc. Pour deux des départs de Bar-Le-Duc vers Meuse TGV, il semble que le cadencement soit envisageable :

- le trajet arrivant en gare de Bar-le-Duc à 8h36 avec le départ à 8h15 de la navette ;
- le trajet arrivant en gare de Bar-le-Duc à 12h16 avec le départ à 12h04 de la navette.

**Au deuxième semestre 2016** (horaires valables jusqu'au 10 décembre 2016), le constat est similaire : sur les 11 navettes partant de Bar-le-Duc un jour de semaine (dont deux sur réservation préalable), **des correspondances longues sont possibles pour 3 départs** (une demi-heure à une heure d'attente), et un trajet dispose d'un temps de correspondance trop court pour être garanti (arrivée à Bar-le-Duc à 12h16 et départ de la navette à 12h19).

A noter, la mise en place de cadencement de la ligne des Rapides de la Meuse pour correspondre aux horaires des navettes implique de revoir les horaires de bus lorsque la SNCF change ceux des trains, soit deux fois par an.

Saint-Dizier → Bar-le-Duc		Bar-le-Duc → Meuse TGV	Départ et destination du TGV
-	Pas de correspondance	6h22 → 6h54	7h04 Paris Est
7h → 7h36	Correspondance longue	8h15 → 8h47	8h57 Strasbourg 9h15 Nancy 9h24 Bordeaux
8h → 8h36	Pas de correspondance	-	
-	Pas de correspondance	12h04 → 12h36	12h46 Paris Est
11h45 → 12h16	Pas de correspondance	-	
13h05 → 13h41	Connexion longue	14h31 – 15h06	15h15 Nancy
15h05 → 15h41	Pas de correspondance	-	
17h15 → 17h51	Correspondance possible	18h00 → 18h32	18h42 Metz 18h46 Paris Est
18h25 → 19h01	Correspondance longue	19h50 → 20h22	20h32 Strasbourg 20h33 Roissy
-	Pas de correspondance	20h33 → 21h05	21h15 - Nancy

**Tableau 21 – Desserte bus de la gare Meuse TGV depuis Saint Dizier : correspondance en gare de Bar le Duc un mardi de semaine, dans le sens Saint-Dizier vers Meuse TGV au premier semestre 2016<sup>46</sup>**

#### II.4.7.2 La desserte TER et Inter-cité

##### Le réseau TER sur la communauté d'agglomération

Les analyses d'offre qui suivent sont issues des fiches horaires TER valables du 05/07/2015 au 12/12/2015.

La CASDDB accueille trois gares TER : la gare de Saint-Eulien, la gare de Villiers-en-Lieu et la gare de Saint-Dizier. En pratique, seule la gare de Saint-Dizier accueille une desserte ferroviaire : les gares de Saint-Eulien et de Villiers-en-Lieu sont desservies par des cars TER qui assurent la desserte fine sur la liaison Saint-Dizier – Vitry-le-François.

La gare TER de Saint-Dizier accueille des trains effectuant les liaisons suivantes :

- Chaumont – Reims (1 train par jour et par sens en semaine) ;
- Chaumont – Saint-Dizier (1 train par jour et par sens en semaine) ;
- Chaumont – Vitry-le-François (2 trains par jour et par sens en semaine) ;
- Culmont-Chalindrey – Reims (3 trains par jour et par sens en semaine) ;
- Culmont-Chalindrey – Saint-Dizier (1 train par jour et par sens en semaine) ;
- Saint-Dizier – Châlons-en-Champagne (1 train par jour et par sens en semaine) ;
- Saint-Dizier – Paris (4 trains par jour et par sens en semaine) ;
- Saint-Dizier – Reims (2 trains par jour et par sens en semaine).

<sup>46</sup> Sources : Navette Bar-le-Duc – Meuse TGV : horaires valables du 3 avril 2016 au 2 juillet 2016 / Ligne 19 Bar-Le-Duc – Saint-Dizier : site RITM consulté le 4 avril 2016

**En cumulant les lignes, la liaison Saint-Dizier – Reims est effectuée par 6 trains par jour et par sens, et la liaison Saint-Dizier – Vitry-le-François par 9 trains par jour et par sens.**

Les liaisons suivantes sont effectuées en car TER :

- Joinville – Saint-Dizier (5 cars par jour) ;
- Saint-Dizier – Vitry-le-François (2 cars par jour et par sens).

**Au total, la gare de Saint-Dizier accueille ainsi 30 trains par jour, dont une dizaine en terminus.** Les liaisons réalisées par car, vers le Sud (Joinville) ou vers Vitry-le-François, sont toutes en terminus en gare de Saint-Dizier.

Heure de passage à Saint-Dizier	Origine	Destination	Liaison effectuée en CAR TER
06:09	Saint-Dizier	Reims	
06:25	Joinville	Saint-Dizier	oui
06:36	Saint-Dizier	Paris	
06:54	Culmont-Chalindrey	Reims	
07:22	Culmont-Chalindrey	Saint-Dizier	
08:07	Joinville	Saint-Dizier	oui
08:16	Culmont-Chalindrey	Reims	
09:37	Saint-Dizier	Paris	
11:22	Saint-Dizier	Châlons	
12:20	Saint-Dizier	Vitry-le-François	oui
13:15	Joinville	Saint-Dizier	oui
13:27	Chaumont	Saint-Dizier	
13:29	Chaumont	Vitry-le-François	
15:37	Saint-Dizier	Paris	
16:51	Saint-Dizier	Reims	
17:21	Joinville	Saint-Dizier	oui
17:30	Saint-Dizier	Vitry-le-François	oui
17:37	Saint-Dizier	Paris	
18:43	Chaumont	Reims	
19:36	Chaumont	Vitry-le-François	
20:06	Dijon	Reims	
20:15	Joinville	Saint-Dizier	oui

**Tableau 22 – Horaires de passage des trains à la gare de Saint Dizier dans le sens Chaumont/Bar-le-Duc – Saint-Dizier – Paris<sup>47</sup>**

<sup>47</sup> Source : Fiches Horaires TER deuxième semestre 2015

### Liaisons avec Paris et Vitry-le-François

**La gare de Vitry-le-François accueille quant à elle une cinquantaine de trains par jour et par sens, soit une vingtaine de plus que la gare de Saint-Dizier.**

Les liaisons qui desservent Vitry-le-François sans passer par Saint-Dizier sont les suivantes (fréquences journalières deux sens confondus) :

- Bar-le-Duc – Paris, environ 10 trains par jour dont un aller/retour TGV (direction Paris le matin, direction Bar-le-Duc le soir), qui propose un gain de temps de trajet d'environ 25 min par rapport aux TER ;
- Bar-le-Duc – Epernay, environ 2 trains par jour ;
- Vitry-le-François – Reims, environ 4 trains par jour.

**Néanmoins, on peut noter que la très grande majorité des liaisons Paris – Bar-le-Duc sont en correspondance avec les trains Vitry-le-François – Saint-Dizier, avec des temps de correspondance de moins de 10 minutes.**

En effet, les seuls trains de la ligne Paris Est – Bar-Le-Duc qu'il n'est pas possible d'attraper en correspondance de moins de 15 minutes sont les suivants :

- vers Paris :
  - le train qui part de Bar-le-Duc à 17h13 pour arriver à Paris à 19h01 s'arrête à Vitry-le-François à 17h39. Il peut être emprunté au départ de Saint-Dizier avec une correspondance de plus de 30 minutes à Vitry-le-François (départ de Saint-Dizier à 16h51 et arrivée à Vitry-le-François à 17h10) ;
- en provenance de Paris :
  - le train qui part de Paris à 19h28 pour arriver à Bar-le-Duc à 20h20.

### Liaisons avec Chaumont

L'offre ferroviaire entre Saint-Dizier et Chaumont est d'une quinzaine de trains par jour :

- 3 trains par sens à l'heure de pointe du matin, entre 6h et 8h ;
- 3 trains par sens le soir, après 17h ;
- 1 à 2 trains par sens en milieu de journée.

Cette offre semble adaptée à une utilisation par des usagers pendulaires, et ce dans les deux sens.

### Autres remarques

Par ailleurs, **on peut noter l'absence de liaison ferroviaire directe entre Saint-Dizier et Nancy** (possible en deux heures, avec une correspondance en gare de Vitry-le-François aux heures de pointe), **ou entre Saint-Dizier et Troyes** (correspondance à Paris nécessaire).

### La demande voyageurs sur le réseau TER

Fig. 54 La fréquentation des gares TER sur l'agglomération est telle que :

- la fréquentation de la gare de Saint-Dizier est 5% inférieure à celle de Vitry-le-François mais les données cartographiées n'intègrent pas la fréquentation des lignes de car TER : même si celle-ci est limitée, cette inconnue amène à conclure que **l'on peut considérer que les gares de Vitry-le-François et Saint-Dizier ont une fréquentation similaire** alors que la gare de Joinville est nettement moins fréquentée ;
- les gares TER de Saint-Eulien et Villiers-en-Lieu ne sont desservies que par les cars TER dont les voyages ne sont pas intégrés aux données ;
- les gares TER d'Eurville-Bienville, Bayard et Chevillon sont desservies par 1 TER par jour et par sens en semaine environ, dans le sens Joinville vers Saint-Dizier à l'heure de pointe du soir, et dans le sens Saint-Dizier vers Joinville en tout début de matinée, avant l'heure de pointe. Cette desserte est complétée par 5 cars TER par jour et par sens, dont la fréquentation n'est pas intégrée aux fréquentations de la cartographie.

#### **A retenir – Le réseau TER**

- La gare de Saint-Dizier se situe au croisement de plusieurs lignes de TER, ce qui permet d'offrir des liaisons directes à la fois vers Paris, mais aussi vers Reims, et vers le Sud jusqu'à Culmont-Chalindrey.
- La desserte fine du territoire est aujourd'hui assurée plutôt par des cars TER que par des trains, qui assurent des liaisons plus directes entre villes moyennes..
- Si la gare de Vitry-le-François accueille plus de trains que la gare de Saint-Dizier, la plupart des trains qui y passent peuvent être rejoints depuis Saint-Dizier via une correspondance courte à Vitry-le-François ou à Châlons-en-Champagne.

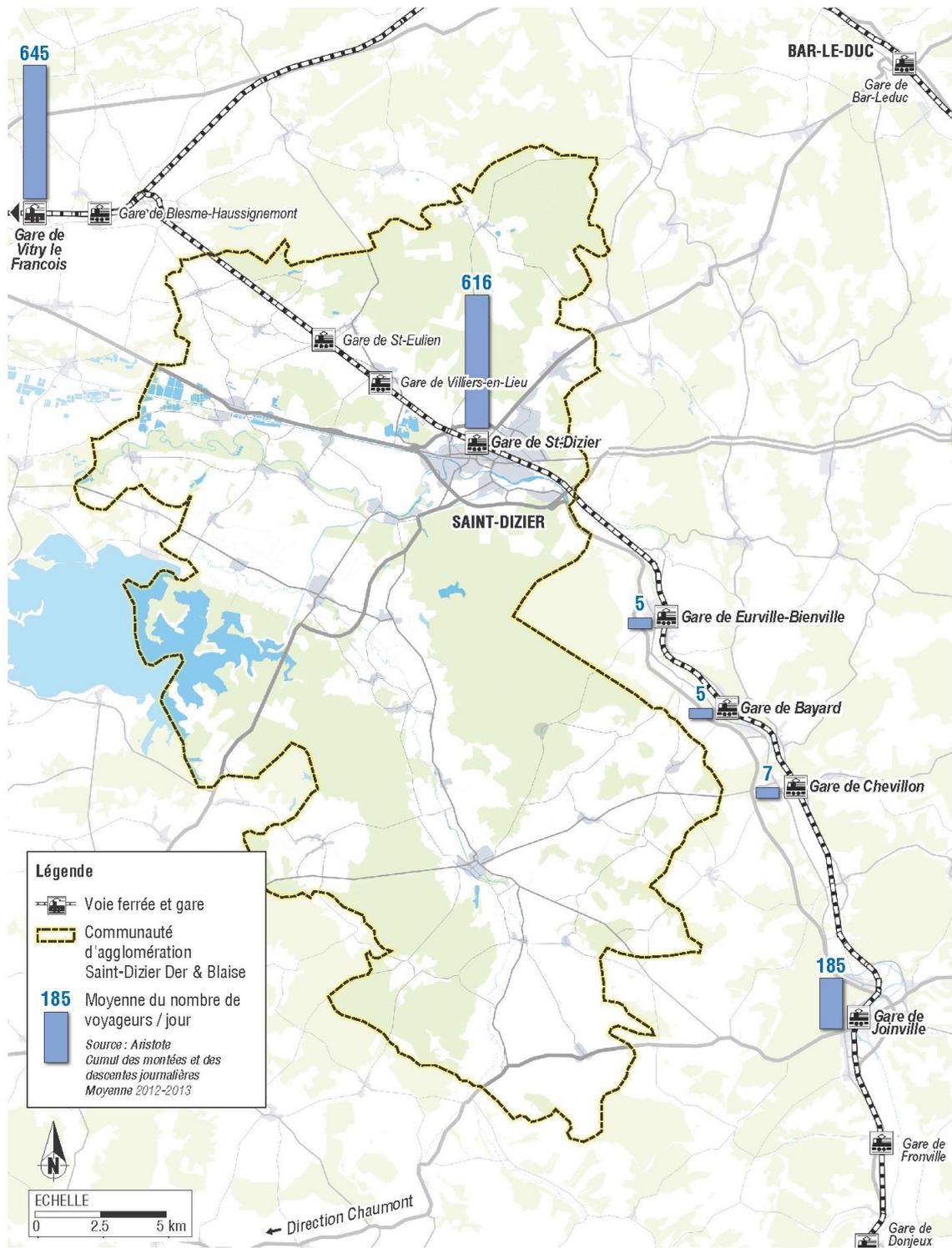


Figure 54 – Réseau TER : Nombre moyen de voyageurs/jour (hors cars TER)<sup>48</sup>

<sup>48</sup> Hors cars TER. Source : Région Champagne-Ardenne.

**L'ESSENTIEL – LES TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LA CASDDB**

- Une desserte en transports collectifs limitée au réseau TER, au réseau urbain de la ville de Saint-Dizier et au transport scolaire : pas d'offre de transports collectifs sur la majeure partie du territoire.

A Saint-Dizier :

- Une offre maillée permettant de desservir les polarités de la ville et un usage moyen du réseau, mais une productivité qui baisse et des coûts au kilomètre qui augmentent fortement ;
- Quelques optimisations possibles.

## II.5 Les modes actifs

### II.5.1 Coupures urbaines et qualité des espaces publics

La communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der & Blaise est un territoire très étendu et présentant d'importantes ruptures qui freinent l'usage utilitaire des modes actifs, notamment :

- la RN4 ;
- le canal de la Marne à la Saône ;
- les voies ferrées ;
- la forêt du Val.



La RN4 et le canal de la Marne : deux coupures à l'échelle de l'agglomération

Sur la communauté d'agglomération, la qualité des espaces publics dans les zones denses est variable, comme le montrent les photographies suivantes.

**Pour autant, la qualité des espaces publics, et notamment la place accordée aux piétons et vélos dans l'aménagement de la voirie, est un enjeu fort pour la valorisation de ces usages et pour la dynamisation des commerces situés à proximité.**



Rue du souvenir français à Saint-Dizier  
Des aménagements très routiers aux abords de la gare



Rue Denis Mougeot à Bettancourt-la-Ferrée  
Des aménagements en faveur des modes actifs en centre bourg



Traversée de Saint-Eulien  
Voirie mal délimitée, panneaux de signalisation délabrés, malgré des accotements très larges



Traversée protégée à l'entrée d'Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière



Place de la gare – Saint-Dizier  
Espace peu qualitatif aujourd'hui



Place de la mairie – Wassy  
Espaces piétons limités, beaucoup de stationnement et voirie très large.

### Zoom sur Saint-Dizier

Sur la commune de Saint-Dizier, les coupures urbaines sont importantes :

- le réseau ferré ;
- le canal et la Marne ;
- les axes et nœuds routiers.

**Les possibilités de franchissement de ces coupures sont limitées en nombre**, et leur traitement présente un potentiel d'amélioration, malgré des efforts ponctuels, comme sur la chaussée Saint-Thiébaud.



*Piste cyclable sécurisée sur la rue de Verdun, au-dessous de la voie ferrée*

La municipalité a réalisé ces dernières années de nombreux travaux de voiries qui ont conduit à la requalification de certains axes, permettant de redonner de l'espace aux modes actifs et de redonner de la qualité à l'espace public, en particulier sur le quartier Vert-Bois.

Ainsi, la première part du budget 2015 de la ville de Saint-Dizier, à savoir 28%, est dédiée aux « Grands Aménagements et au cadre de vie », notamment pour la rénovation urbaine du quartier Vert-Bois<sup>49</sup>.

Par ailleurs, la gare n'est pas située directement dans l'hyper-centre et est séparée de ce dernier par le canal de la Marne à la Saône. Cette liaison représente un réel enjeu modes actifs.

**Un projet de ville, Saint-Dizier 2020, actuellement à l'étude, permettra notamment une amélioration de la qualité des espaces publics, des franchissements et continuités pour les modes actifs.**

Aucun secteur piétonnisé n'existe aujourd'hui sur l'agglomération, si on exclut les piétonisations ponctuelles liées à des événements (Fête de la musique...).

<sup>49</sup>Source : <http://www.saint-dizier.fr/ville-agglo/ville-de-saint-dizier/budget/budget-2015.html> - Consulté le 15/12/2015.

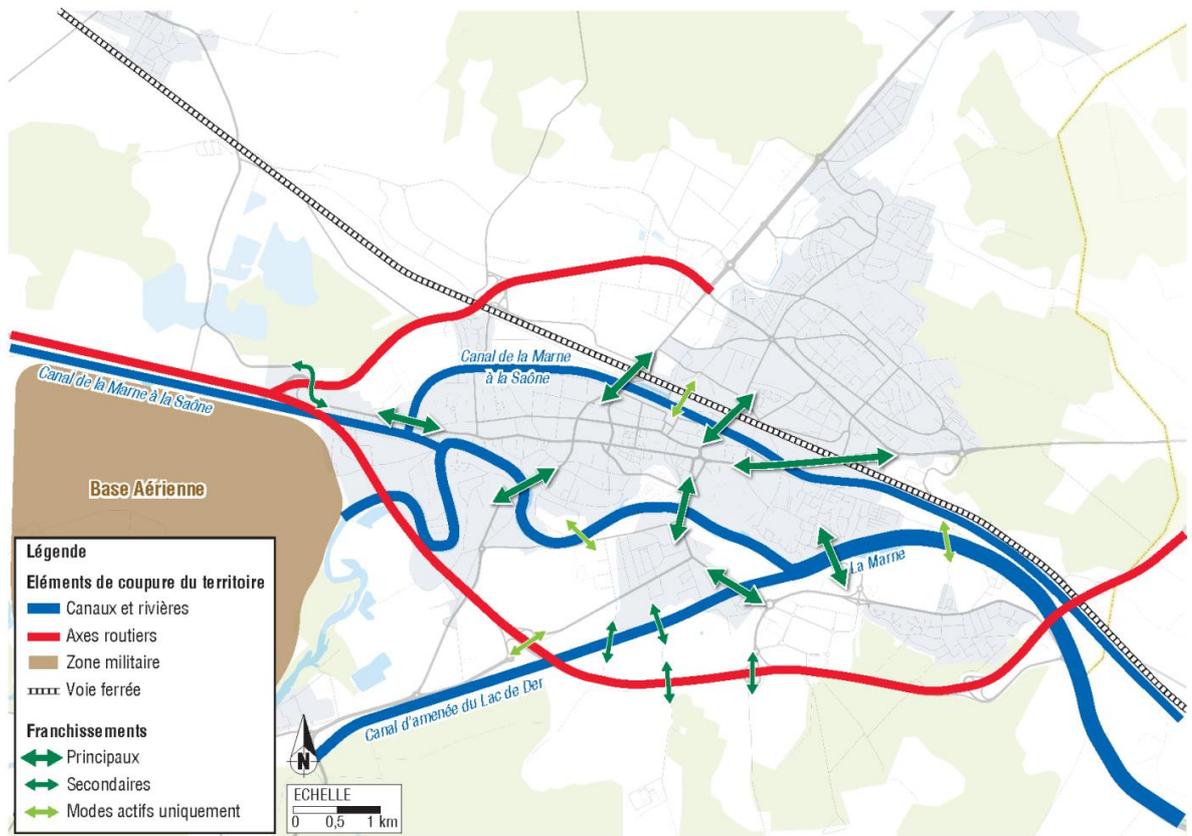


Figure 55 – Éléments de coupure du territoire à l'échelle de Saint-Dizier

Exemple d'aménagements urbains sur la commune de Saint-Dizier



Square Winston Churchill



Place du Général de Gaulle



Rue du Dr Mougeot



Rue du Dr Mougeot



Rue de la commune de Paris – vers l'Ouest



Rue de la commune de Paris – vers l'Est, devant l'office de tourisme



Bords du canal de la Mame



Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny

## II.5.2 Les cycles

### II.5.2.1 Les aménagements cyclables

#### A l'échelle de l'agglomération

Fig. 56 Deux grandes continuités cyclables sont aménagées à l'échelle de l'agglomération et au-delà :

- Saint-Dizier – Vitry-le-François en bord du canal,
- Saint-Dizier – Lac du Der, reliant la ville centre au point d'intérêt touristique principal, le long du canal de l'amenée du Lac de Der.

Même s'il s'agit d'une liaison plus courte, il faut néanmoins citer la liaison cyclable qui existe entre Saint-Dizier et Chancenay, qui possède une réelle plus-value pour les mobilités douces entre cette commune du Nord de Saint-Dizier, et le centre-ville.

Par ailleurs, un projet d'aménagement d'une liaison cyclable entre Wassy et le lac du Der, utilisant partiellement les infrastructures de l'ancienne ligne ferroviaire Wassy – Saint-Dizier, est actuellement à l'étude.



*Piste cyclable le long du canal de la Marné à la Saône, en direction de Vitry-le-François, à Saint Dizier*



*Piste cyclable le long du canal de la Marné à la Saône, en direction de Vitry-le-François, entre Perthes et Sapignicourt*



*Piste cyclable le long du canal d'amenée du Lac de Der<sup>50</sup>*



*Piste cyclable Saint-Dizier - Chancenay*

<sup>50</sup> Source : Wikipedia – auteur : Pline

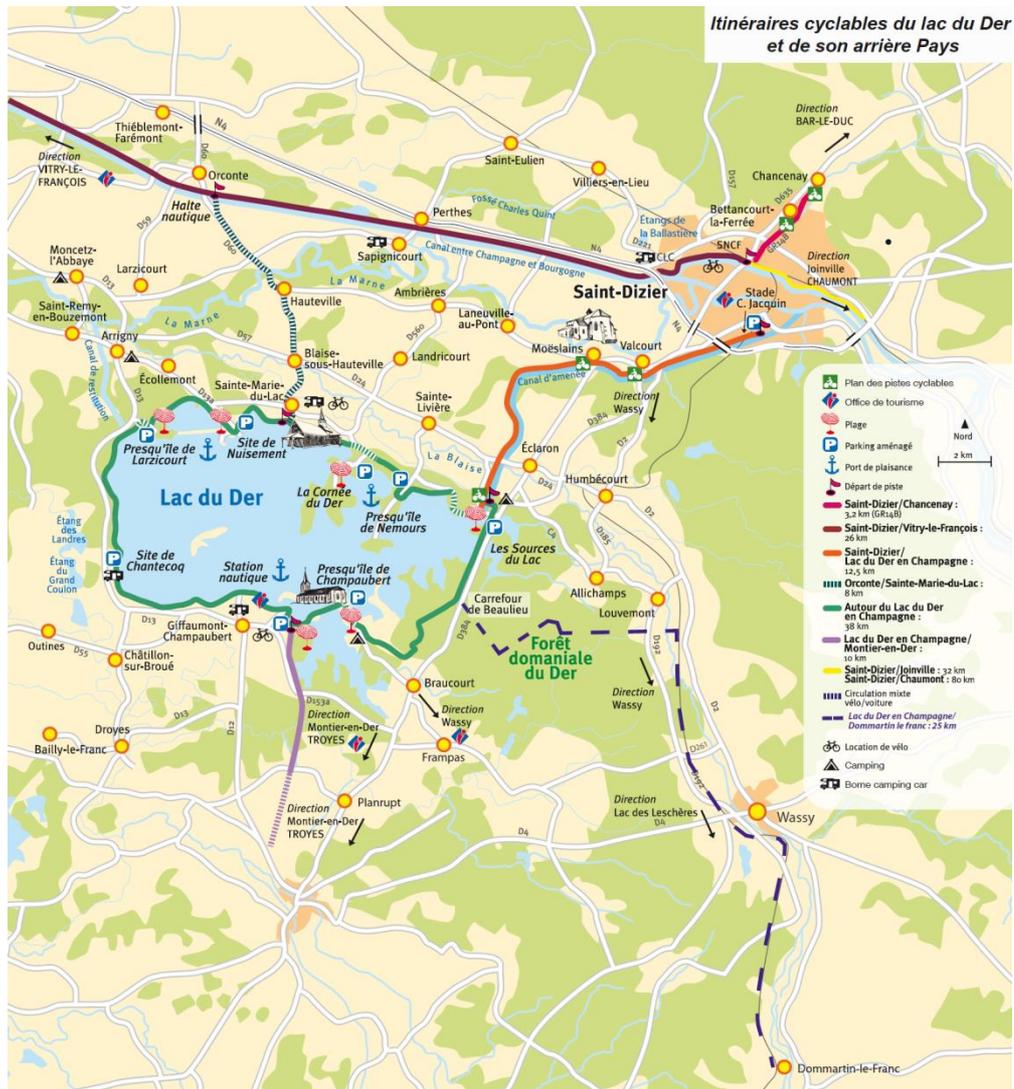


Figure 56 – Réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Source : Office de Tourisme de Saint-Dizier

### A l'échelle de Saint-Dizier

En dehors du quartier Vert-Bois, situé une vingtaine de mètres plus haut que le reste de la commune, la topographie de Saint-Dizier est adaptée à la pratique du vélo. De plus, l'échelle de la commune, qui s'étend sur un cercle de 2 km de diamètre, s'y prête également. Pourtant, la part modale des deux roues est faible sur les déplacements domicile-travail, même en interne à la commune de Saint-Dizier.

Fig. 57 Les aménagements existants sont principalement situés dans le quartier Vert-Bois et à l'Est du centre-ville : les projets de voirie de la mairie ont conduit à la création d'aménagements cyclables, par exemple sur les avenues Raoul Laurent et Edgard Pisani.

**Il existe des manques dans la continuité et le maillage du réseau**, notamment à l'approche du centre-ville. Des projets sont en cours, sur le réseau principal et le réseau secondaire.

Par ailleurs, il n'existe pas de système de vélos en location ou d'incitation tarifaire en place sur le territoire.

Aujourd'hui, il n'existe pas de stratégie de déploiement des aménagements cyclables sur la commune de Saint-Dizier. La réalisation d'aménagements cyclable se fait au coup par coup, mais l'absence de planification ne permet pas la mise en œuvre d'un réseau maillé attractif pour les usagers.



Figure 57 – Réseau cyclable à l'échelle de Saint-Dizier<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Source : Office du Tourisme de la ville de Saint-Dizier

Fig. 58 Sur Saint-Dizier, l'offre de stationnement vélo est principalement localisée autour du centre-ville. On peut néanmoins noter la présence d'une offre sur certains pôles périphériques, notamment sur la ZA du Val d'Ornel ou la Zone Commerciale du Chêne Saint Armand, le collège de la Noue, le stade C. Jacquin.

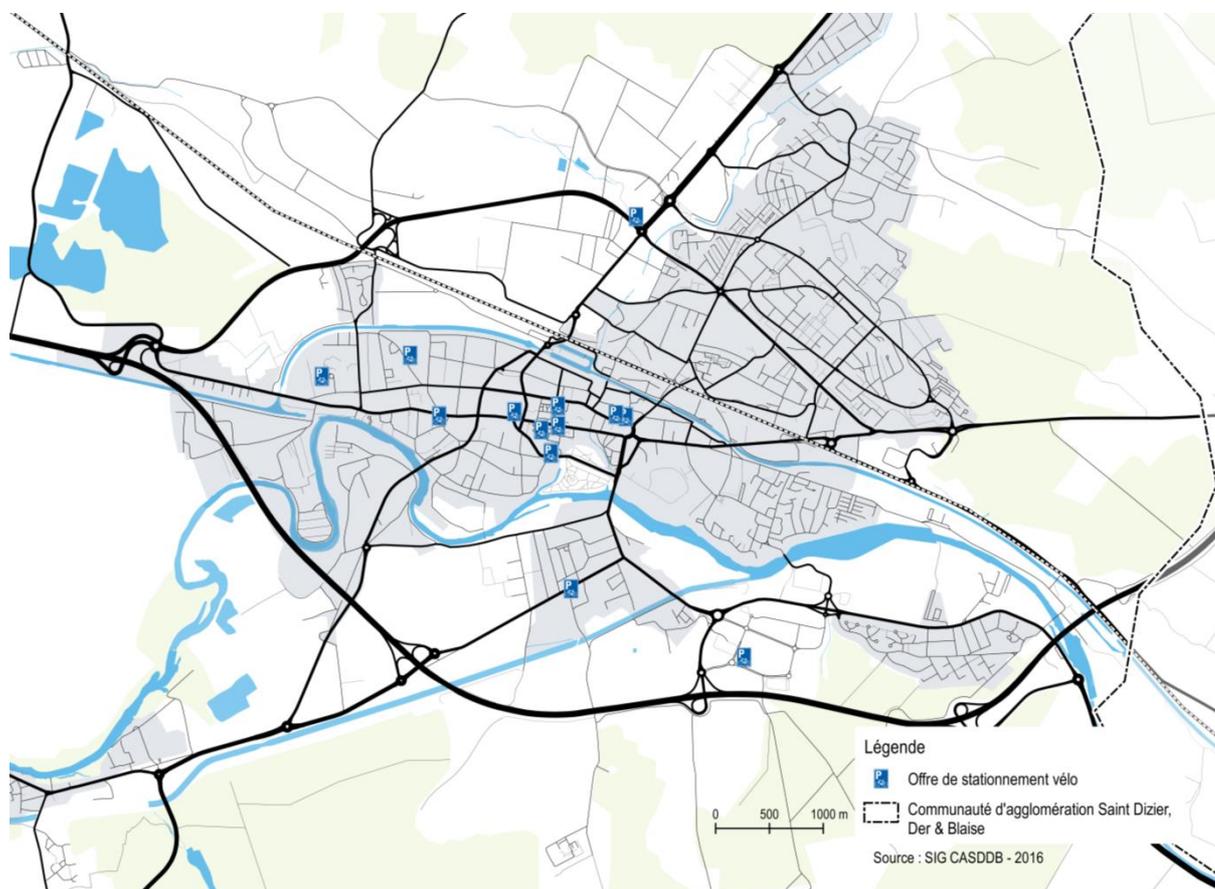


Figure 58 – Offre en stationnement vélo à l'échelle de Saint-Dizier

Fig. 59 Le PADD de Saint-Dizier, réalisé en 2012 dans le cadre du PLU, définit sur la commune les grandes orientations d'aménagement, qui intègre des considérations sur les liaisons douces :

- un meilleur partage de la voirie sur les liaisons structurante ;
- la favorisation des liaisons douces inter-quartiers ;
- la mise en place de réflexions sur les liaisons douces à l'échelle intercommunale.

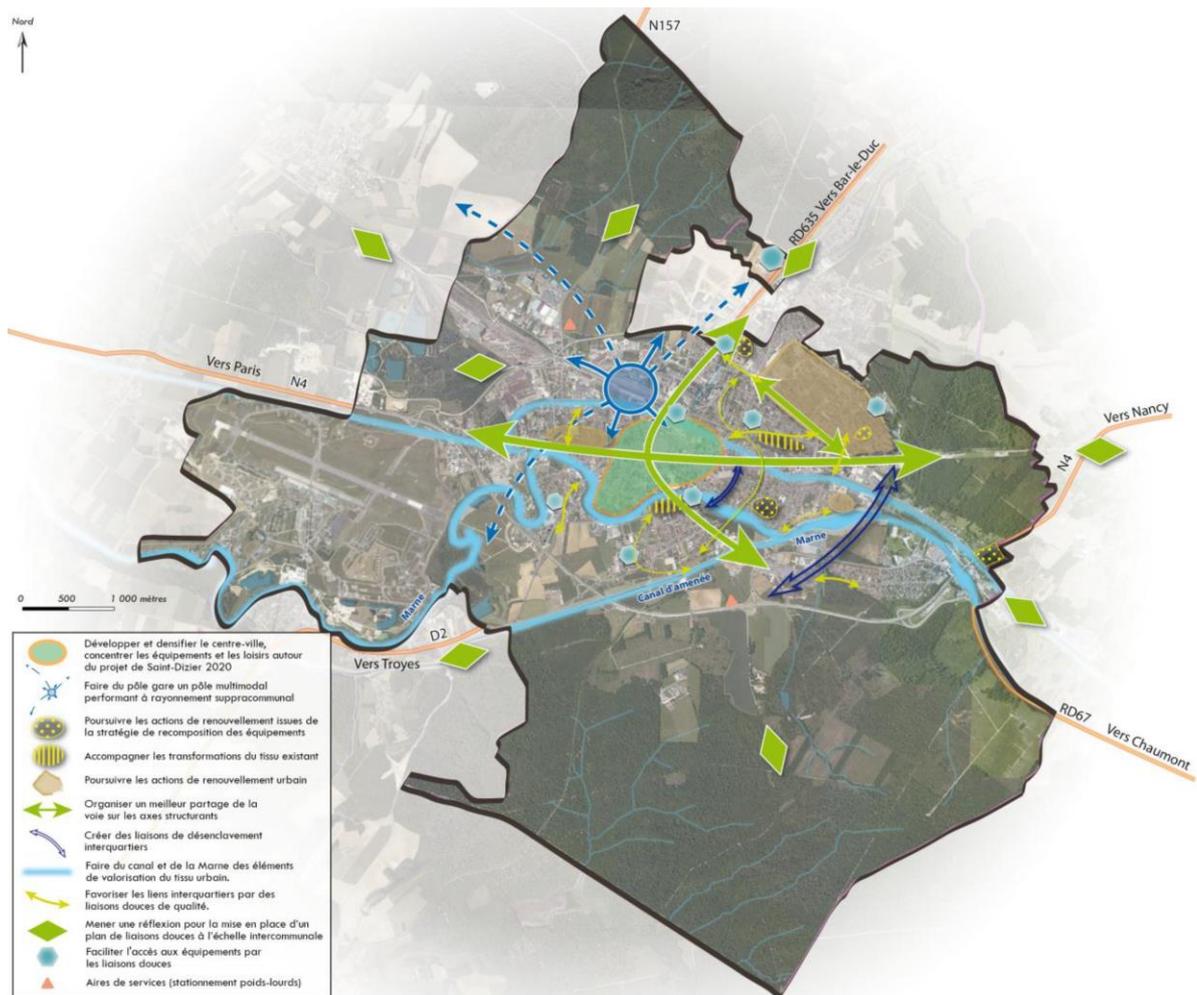


Figure 59 – PADD de Saint Dizier – Axe 2 : une ville fédérée<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Juillet 2012

### II.5.2.2 Les services associés

#### Location de vélos

Un seul loueur de vélos est implanté sur la ville de Saint-Dizier, mais excentré par rapport au centre-ville ce qui lui donne peu de visibilité.

#### Le stationnement cyclable

Les échanges avec les usagers locaux lors des ateliers ont mis en avant un déficit de stationnement vélo sur l'agglomération et sur la ville de Saint-Dizier.

### II.5.3 Potentiel de valorisation pour les trajets domicile-travail

L'analyse des mobilités domicile-travail a montré une part importante de migrations quotidiennes intra-communales, réalisées à une échelle pertinente pour la pratique des modes actifs, mais très majoritairement effectuées en voiture. Cela indique un réel potentiel d'amélioration en termes de répartition modale.

Ainsi, sur la commune de Saint-Dizier, la part des modes actifs dans les déplacements domicile-travail interne à la commune est de 13% en marche-à-pied et 4% en vélo<sup>54</sup> alors que 75% des actifs habitant Saint-Dizier y travaillent.

#### L'ESSENTIEL – LES MODES ACTIFS

- D'importantes ruptures sur le territoire et des qualités d'espaces publics en centre-ville et centre-bourg présentant des potentiels d'amélioration ;
- A Saint-Dizier, un réseau cyclable non continu et une absence de planification des aménagements de type schéma directeur ;
- Peu de services associés à la pratique du vélo ;
- Des besoins de maillages entre les quartiers et les communes qui ressortent des objectifs du PLU ;
- Des projets à l'échelle de l'agglomération, avec principalement le projet de création d'une piste cyclable entre Dommartin-le-Franc et le Lac du Der (projet engagé sur le tronçon Wassy - Lac du Der, et qui doit être mis à l'étude sur le tronçon Wassy et Dommartin-le-Franc) ;
- Un potentiel pour le développement des modes actifs, notamment du fait du nombre important de déplacements intra-communaux qui ressort de l'analyse des mobilités domicile-travail (trajets de courtes distances).

<sup>54</sup> Recensement 2012 - INSEE 2012 : voir tableau 12 page 46

## II.6 L'intermodalité à l'échelle de l'agglomération



*La gare de Saint-Dizier aujourd'hui*

Sur l'agglomération, la gare SNCF est le seul lieu d'intermodalité du territoire, puisqu'il est le lieu d'interface entre la desserte TER (trains et cars), le réseau de bus urbain (TICEA) et le réseau départemental de la Meuse notamment. Des arceaux vélos sont également présents sur le parvis, et il existe un parking d'environ 120 places à 50 mètres en face de la gare.

Cependant, les conditions d'intermodalité et d'organisation du pôle aujourd'hui ne sont pas optimales, En effet :

- il n'existe pas de relation entre les horaires du réseau bus urbain et les horaires SNCF ;
- les arrêts des lignes régulières sont situés à 200m de l'entrée de la gare.
- la desserte des cars manque d'organisation.

Fig. 60 Une réflexion autour de son réaménagement est actuellement en cours, et prévoit notamment la suppression du parking sur les quais du canal pour libérer de l'espace public de qualité ainsi que le maintien d'une offre de stationnement publique de 240 places. L'offre totale en stationnement se répartit comme suit :

- à proximité immédiate de la gare (hors gare routière et stationnement taxi) :
  - 126 places à l'Ouest de la gare ;
  - 9 places de dépose-minute ;
  - 20 places courte-durée et clientèle buffet de la gare ;
  - 20 places réservées pour le personnel SNCF ;
- au Nord du Centre Nautique :
  - 85 places VL ;
  - 7 places pour les cars ;
  - 9 places pour camping-cars.

Les quais bus sont relocalisés plus à l'Ouest (8 quais), et des emplacements taxis sont prévus directement en face de la gare.

Ce projet doit être accompagné dans le cadre du document PDU pour créer un véritable lieu pour la promotion de l'intermodalité à l'échelle du territoire.

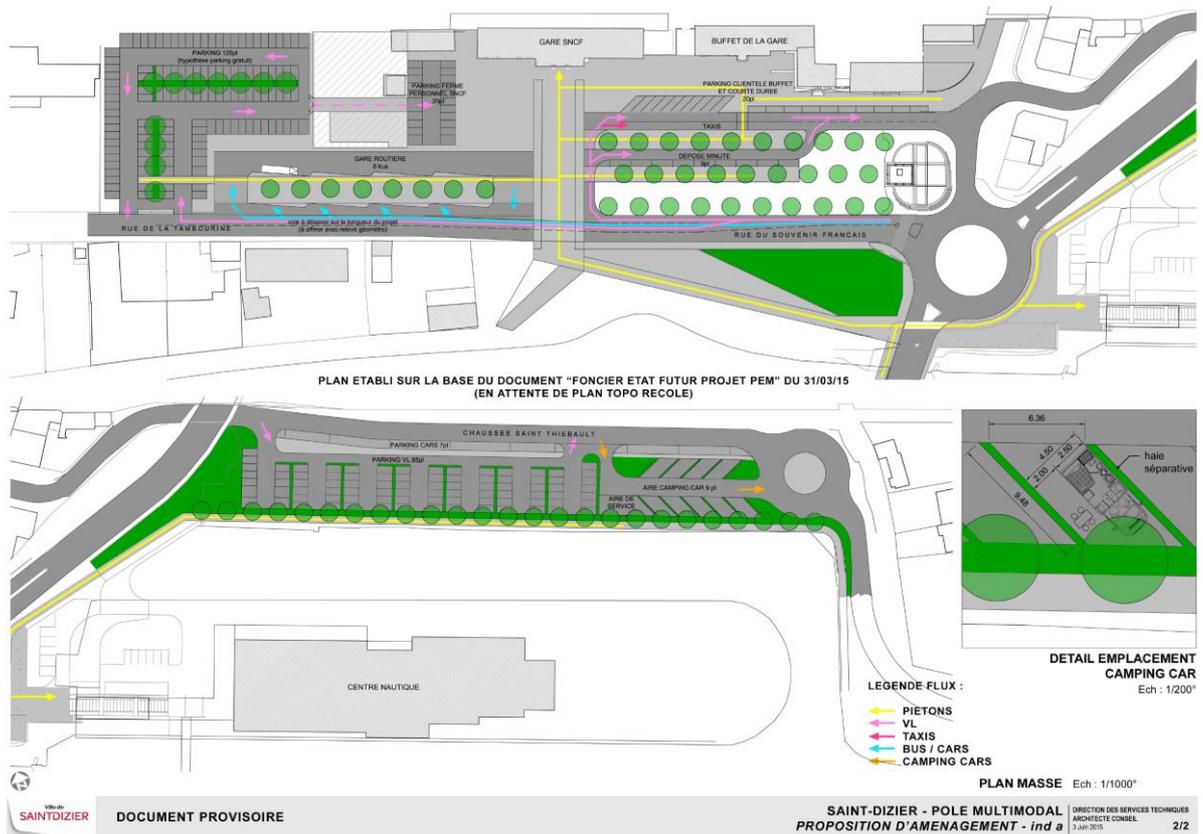


Figure 60 – Projet d'aménagement du pôle multimodal

Il n'existe pas actuellement de billetterie intégrée permettant à l'utilisateur de voyager sur différents réseaux avec le même titre de transport (réseau TER, réseau TICEA, cars départementaux, ...).

#### L'ESSENTIEL – INTERMODALITE

- Pas de lieu fort d'intermodalité sur le territoire ;
- Pas d'interopérabilité des différents réseaux.

## II.7 Livraisons et marchandises

La plupart des zones d'activités et des zones commerciales ont une connexion directe au réseau structurant, par la RN4 ou par le contournement Nord-Ouest de Saint-Dizier, via la RD635.

Ainsi, si les taux de poids lourd sont très importants sur la RN4 (de l'ordre de 35%), notamment à cause du shunt de l'autoroute payante pour le grand transit Est-Ouest, ils ne présentent pas de conflits avec les vies urbaines locales en dehors de la gêne sonore, qui conduit notamment à la mise en place d'écrans anti-bruit le long de l'axe.

Sur le réseau secondaire, des taux de poids lourd plus modérés (de l'ordre de 5 à 10%), ne présentant pas non plus d'enjeux majeurs de conflits avec la vie urbaine.

Fig. 61 **Le secteur le plus contraint est le centre-ville de Saint-Dizier**, secteur dans lequel les livraisons sont les plus denses et en conflit avec la vie urbaine.

L'accès est interdit aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes, 19 tonnes pour les véhicules en livraison ;

Il existe très peu d'espaces réservés pour les livraisons. Elles sont en effet règlementées uniquement en zone 30, et le nombre d'espaces réservés est de 3 pour l'ensemble de la zone 30. De plus, elles sont interdites entre 10h et 19h, ce qui n'est pas nécessairement adapté aux besoins des commerçants.

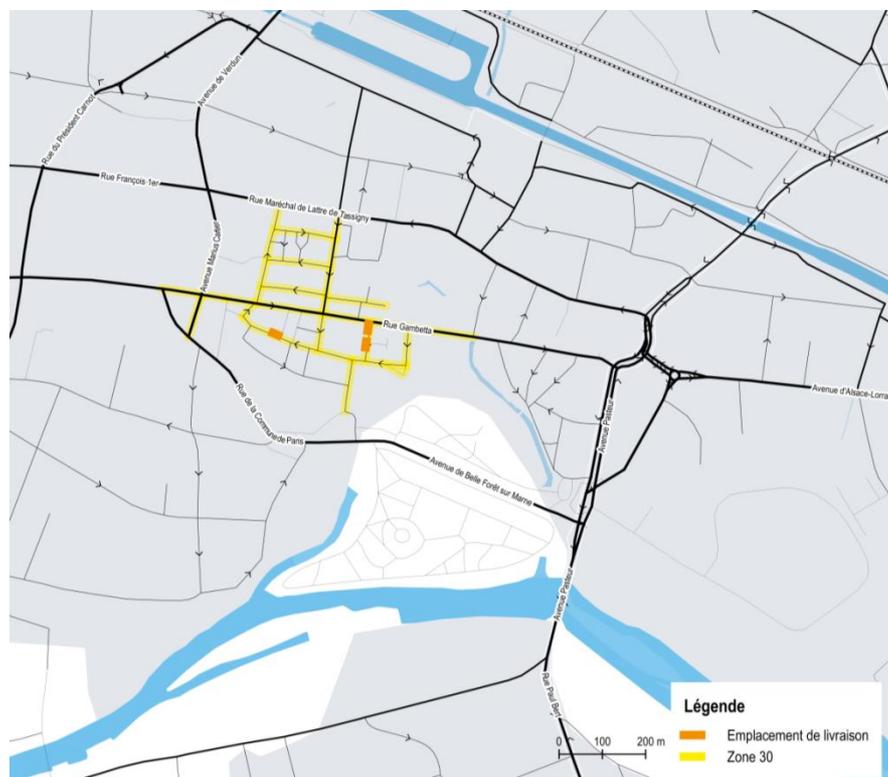


Figure 61 – Zones 30 et emplacements de livraison dans le centre-ville de Saint-Dizier

On distingue deux enjeux de stationnement poids lourds (hors livraison) :

- le stationnement des poids-lourds en transit par le territoire, et notamment par la RN4, qui stationnent sur l'agglomération pour le repos des conducteurs, malgré la présence d'une aire de régulation à l'Est de Saint-Dizier le long de la RN4 (accessible pour les poids-lourds circulants de l'Est vers l'Ouest) et d'une station-service à l'Ouest de Saint-Dizier qui dispose de quelques places de stationnement poids-lourds, dans les deux sens de circulation ;
- le stationnement des conducteurs de poids-lourds et de cars (cars scolaires, cars TER...) qui habitent sur l'agglomération, et qui cherchent à stationner au plus proche de chez eux.



Aire de stationnement poids-lourds à 10 km à l'Est de Saint-Dizier, d'une capacité de 40 poids-lourds environ (vue aérienne : Géoportail)

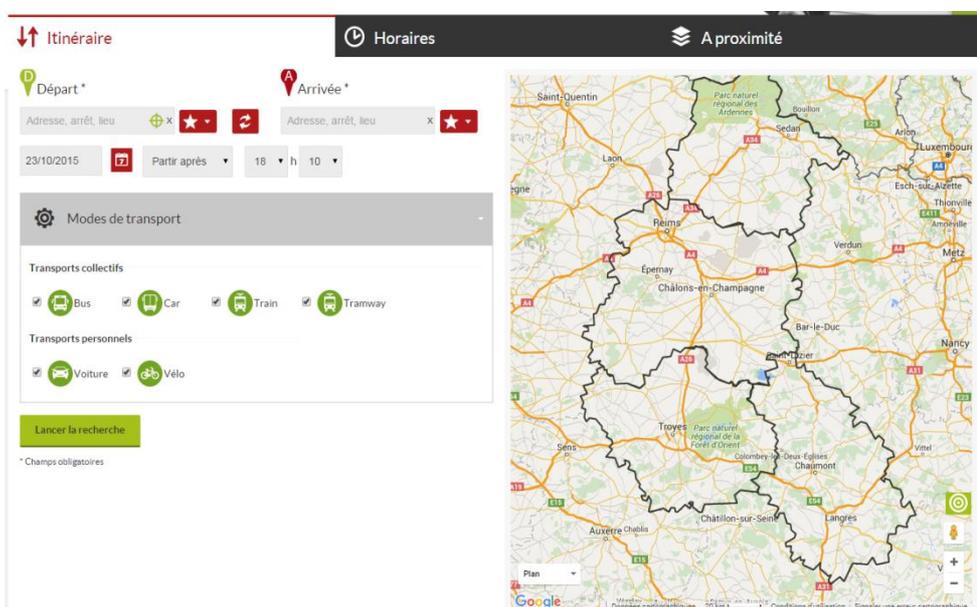
La création de deux aires de service pour la régulation des poids-lourds est aujourd'hui en projet. Elles se situeraient :

- à l'entrée de la zone d'activité du Chêne Saint-Amand, le long de la RN4 et directement accessible par l'échangeur d'accès à la zone d'activité ;
- à l'entrée Sud-Ouest du Parc de Référence.

## II.8 Services et nouvelles formes de mobilité

### II.8.1 Le service VITICI

Le service VITICI est un **calculateur d'itinéraires multimodal** de l'ancienne région Champagne Ardenne, **intégrant l'ensemble des réseaux TC de la région**. Il est disponible sur internet et par une application smartphone.



Un calculateur d'itinéraire : le site Vitici.fr

Il intègre théoriquement les réseaux de transport suivants :

- les réseaux de transport urbains et intercommunaux :
  - TICEA – Saint-Dizier ;
  - TCAT – Troyes ;
  - TAC – Charleville Mezières ;
  - TUM – Sainte Menehould ;
  - SITAC – Châlons-en-Champagne ;
  - CIRURA – Reims ;
  - CMONBUS – Chaumont ;
  - Bus Etoile – Langres ;
  - Mouveo – Epernay ;
  - le Transport Intercommunal des Portes de Romilly ;
- le réseau TER (trains et cars) ;

- les réseaux départementaux :
  - du conseil général de la Haute-Marne ;
  - du conseil général de la Marne ;
  - du conseil général des Ardennes ;
- la ligne régionale TransChampagneArdenne, assurée par les Courriers de l'Aube<sup>55</sup> (liaison Troyes – Châlons-en-Champagne – Reims).

**En intégrant l'ensemble de ces réseaux, ainsi que la marche et le vélo, il permet des calculs d'itinéraires porte-à-porte très complets sur l'ensemble du territoire de l'ancienne région, en intégrant les réseaux urbains des agglomérations d'origine et de destination.**

**Néanmoins, plusieurs réseaux ne sont pas inclus dans le service** : les fiches horaires du réseau ne sont pas accessibles, et le calculateur d'itinéraire ne propose pas l'itinéraire sur ces réseaux. **Le réseau TICEA se trouve parmi les quatre réseaux identifiés<sup>56</sup>**, le prestataire gérant la plateforme ne disposant pas de données à jour<sup>57</sup>.

Par ailleurs, la région Champagne-Ardenne a fusionné au premier janvier 2016 avec les régions Alsace et Lorraine, pour former la région "Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine", ou région "Grand-Est"<sup>58</sup>. L'Alsace dispose déjà du calculateur multimodal ViaAlsace<sup>59</sup> et la Lorraine du calculateur SimplicIM Lorraine<sup>60</sup>. **La création de la nouvelle région devrait s'accompagner de la mise en place d'un calculateur d'itinéraire commun à l'ensemble du territoire.**

#### A retenir – Le calculateur d'itinéraire VITICI

- Le calculateur d'itinéraire VITICI de la région Champagne-Ardenne regroupe un grand nombre de réseaux, à la fois urbains, départementaux ou régionaux, ce qui lui permet de rendre à l'utilisateur un service particulièrement complet.
- L'absence de données intégrées du réseau TICEA le rend difficile à valoriser au sein de la communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der & Blaise.

<sup>55</sup> Filiale de Transdev.

<sup>56</sup> Les autres réseaux non inclus sont les suivants : le réseau Bus Etoile de Langres, le réseau du Conseil général des Ardennes, réseau Mouveo d'Epemay. **Pour une vérification effectuée début juillet 2016.**

<sup>57</sup> Le prestataire Kensio Digital (anciennement Canal TP), contacté début juillet 2016, est en attente de données janvier 2016 pour le réseau TICEA.

<sup>58</sup> Validation par le Conseil d'Etat prévue pour la fin d'année 2016.

<sup>59</sup> <http://www.vialsace.eu/>

<sup>60</sup> <http://www.simplicim-lorraine.eu/>

## II.8.2 Le covoiturage

Sur l'agglomération, le covoiturage s'organise principalement de façon spontanée : il n'existe pas d'aires de covoiturage officielles à l'échelle régionale, et pas non plus de site de covoiturage départemental ou régional, mais des renvois vers les sites nationaux.

Deux points de rassemblement sont utilisés comme aires de covoiturage aux abords de la RN4 à l'entrée de Saint-Dizier, présentant des problèmes de sécurisation :

- à l'Ouest sur le parking du restaurant relais des Nations ;
- à l'Est, sur l'avenue Jean Pierre Timbaud.

Un autre point de rassemblement est à noter : la gare SNCF.

Le calculateur d'itinéraire en ligne [www.vitici.fr](http://www.vitici.fr), présenté dans le chapitre précédent<sup>61</sup> n'inclut pas de service de covoiturage, mais renvoie vers les sites nationaux, le site de covoiturage du Grand Troyes et le site du Parc Naturel de la Forêt d'Orient sur laquelle existe une aire de covoiturage.

**Covoiturage**



Besoin d'une voiture de temps en temps ? Petit budget pour voyager ? Adoptez la voiture en libre-service ou le covoiturage ! Essayez les voitures en libre service !

Comment ça marche ? Vous vous inscrivez, vous payer un abonnement mensuel puis un coût à l'utilisation.

Covoiturage Grand Troyes [Site du covoiturage du Grand Troyes](#)

Aire de covoiturage sur le territoire du Parc naturel régional de la Forêt d'Orient [Site du PNRFO](#)

[flyers.covoiturage.lusigny-sur-barse\\_v2](#)

Site national [Le site national Bla Bla Car](#)

Des sites nationaux proposent des trajets à l'intérieur ou à destination de la région Champagne Ardenne.

- + [www.covoiturage.fr](http://www.covoiturage.fr)
- + [www.123envoiture.com](http://www.123envoiture.com)

Encadré « Covoiturage » sur le site Vitici

## II.8.3 Vélos en libre-service et autopartage

Comme souligné dans le chapitre traitant des modes actifs, il n'existe aujourd'hui aucune offre de vélos partagés en libre-service, qu'il s'agisse de vélos standards ou de vélos électriques.

Il n'existe pas non plus sur l'agglomération de service d'autopartage.

<sup>61</sup> Chapitre II.8.1, page 133.

## II.8.4 « Mobilité pour plus de liberté »

« Mobilité Pour Plus de Liberté » est un service du département de la Haute-Marne, qui a pour objectif d'aider les personnes en difficulté de mobilité pour se rendre au travail, en formation ou pour supporter une recherche d'emploi, et d'accompagner les bénéficiaires vers des solutions de mobilité autonomes et durables. L'association travaille en partenariat avec Pôle Emploi, la Mission Locale, RSA, et les structures d'insertion.

Elle propose ainsi :

- la location de scooters, au tarif de 2€ par jour les deux premières semaines et de 2,5€ par jour les semaines suivantes puis 0,5€ supplémentaire par quinzaine ;
- la mise en relation pour du covoiturage via un site ;
- l'aide à l'accès aux transports publics, par la diffusion des horaires des lignes par exemple ;
- l'accès au micro-crédit pour l'acquisition d'un véhicule ;
- la réalisation d'un diagnostic mobilité individuel ;
- des ateliers de mobilité.

L'association a mis en place depuis début 2016 une permanence sur Saint-Dizier, tenu par un animateur dédié au territoire. Une trentaine de diagnostics mobilités ont ainsi été effectués sur le mois de juin 2016.

Par ailleurs, depuis avril 2016, **des ateliers ont été mis en place sur les communes de Langres, Chaumont et Saint-Dizier** à partir d'avril 2016 : ateliers d'initiation à la mécanique deux-roues, à la conduite d'un deux-roues, au code de la route, d'évaluation de conduite ou de passage du permis AM, permettant de conduire un cyclomoteur. Une quarantaine de personnes, sur l'ensemble du département, ont déjà pu bénéficier de ces ateliers.

**MPPL**  
**COVOITURAGE**

Rechercher un trajet Proposer un trajet

Gestion du compte **Bienvenue**

Le covoiturage c'est simple, écologique, économique et convivial.  
Vous déposez vos annonces de covoiturage, que vous soyez à la recherche d'un passager ou d'un conducteur.  
Vous pouvez rechercher ou proposer des trajets au départ ou arrivée en Haute-Marne.  
Il vous suffit pour cela de vous inscrire sur le site (lien "nouveau membre").

Les 3 derniers trajets publiés

<b>Langres vers Auberive</b>	1	5,00 €		<a href="#">Fiche du Trajet</a>
Place(s) Disponible(s)				
<b>Auberive vers Langres</b>	1	5,00 €		<a href="#">Fiche du Trajet</a>
Place(s) Disponible(s)				
<b>Joinville vers Chaumont</b>	3	2,00 €		<a href="#">Fiche du Trajet</a>
Place(s) Disponible(s)				

Trajets (internationaux)  
[covoiturage.fr](#)  
[carpooling.fr](#)  
[savoicovoiturage.com](#)  
[123covoiture.com](#)  
[vadroutille-covoiturage.com](#)

Plateforme de covoiturage sur le site <http://www.mobilite-hautemarne.net/>

**L'ESSENTIEL – SERVICES ET NOUVELLES FORMES DE MOBILITE**

- Un calculateur d'itinéraires multimodal régional complet, dans lequel il est important de valoriser le réseau TICEA en y intégrant les données horaires et d'itinéraire du réseau.
- Des initiatives concrètes et pertinentes pour l'aide à l'insertion professionnelle et le covoiturage.
- Mais des pratiques et des outils encore peu connus des administrations et des habitants de l'agglomération.
- Aucune offre de vélos en libre-service ou d'autopartage.

## II.9 Accidentologie

Entre 2010 et 2014, ont été recensés sur l'ensemble de l'agglomération de Saint-Dizier Der & Blaise<sup>62</sup> :

- 136 accidents ;
- 8 tués ;
- 108 blessés hospitalisés (BH) ;
- 69 blessés légers (BL).

Le nombre d'accidents est globalement en baisse entre 2010 et 2014, même si il remonte entre 2013 et 2014 (4 à 5 accidents supplémentaires en 2014 par rapport à 2013).

Malgré tout, il faut noter que, si le nombre de blessés hospitalisés reste relativement stable (entre 21 et 22 blessés hospitalisés par an en moyenne), le nombre de blessés légers diminue nettement après 2011 (25 personnes/an en 2010 et 2011, moins de 10 après 2012) : **le taux de blessés hospitalisés par accident augmente jusqu'à presque une personne hospitalisée par accident** (0,95 en 2013 et 0,91 en 2014).

Les accidents, s'ils sont moins nombreux sur le territoire et moins meurtriers sur 2013 et 2014, restent suffisamment graves pour conduire presque systématiquement une personne à l'hôpital pour plus de 24h.

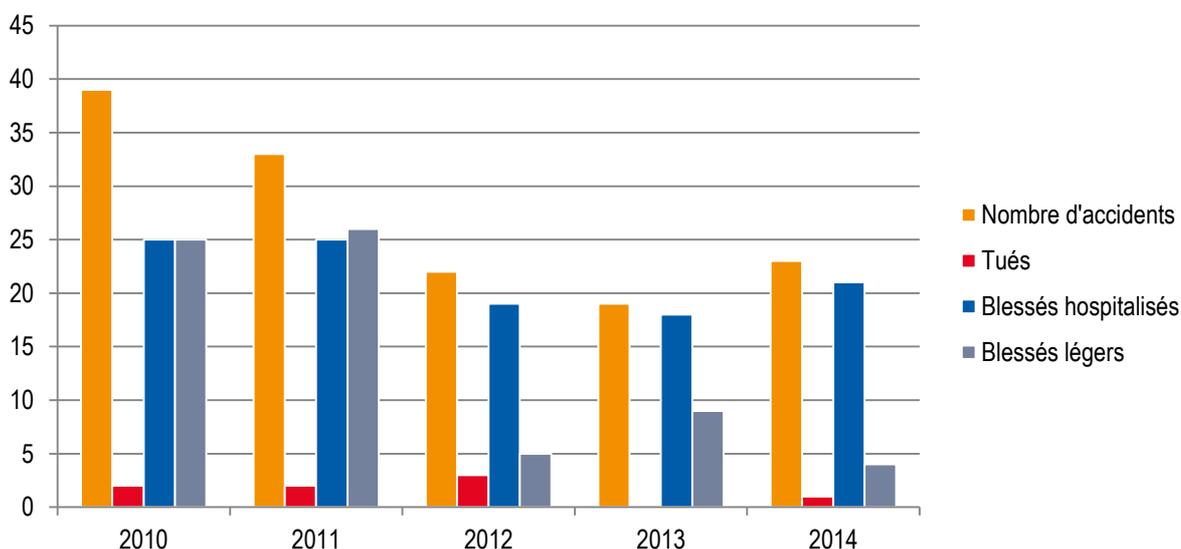


Figure 62 – Accidents annuels sur la CASDDB entre 2010 et 2014<sup>63</sup>

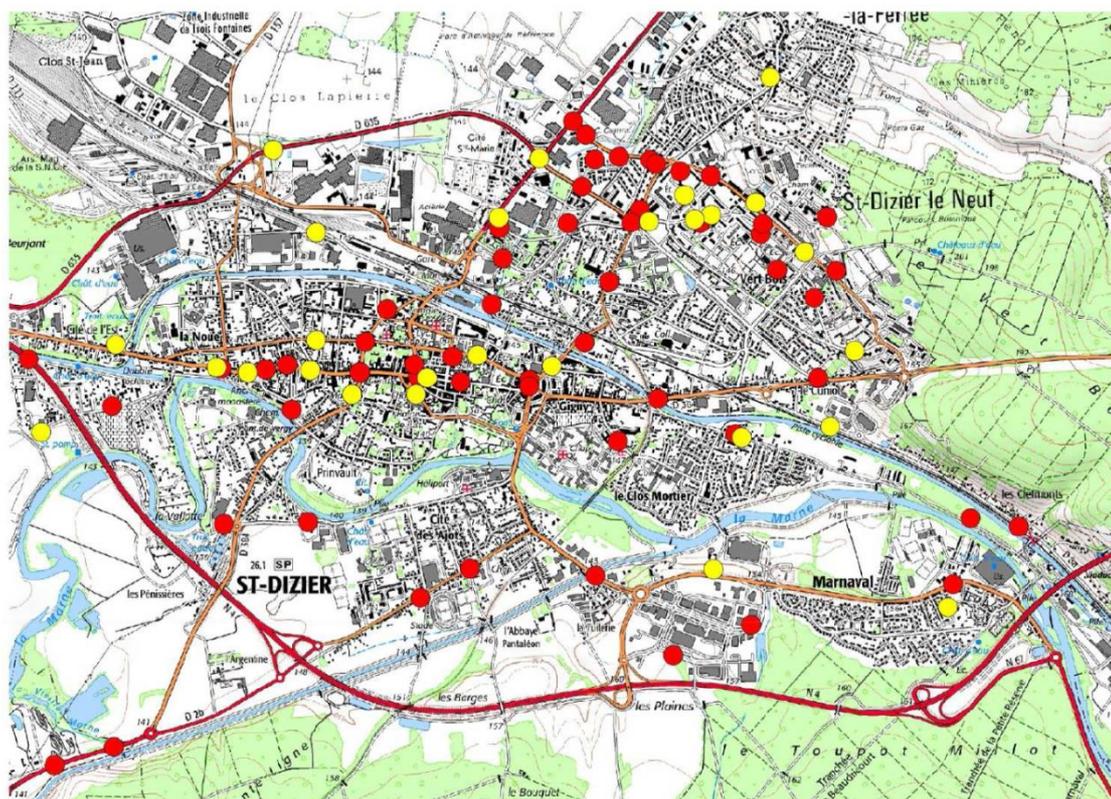
<sup>62</sup> Gravité des victimes des accidents déterminée de la façon suivante : les tués sont les victimes décédées sur le coup, ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ; les blessés hospitalisés sont les victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ; les blessés légers ont fait l'objet de soins médicaux mais n'ont pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24h (source : DDT Haute Marne).

<sup>63</sup> Source : DDT Haute Marne – 07.2015

Les deux figures suivantes localisent les accidents évoqués précédemment, survenus sur l'agglomération entre 2010 et 2014.

Il faut noter :

- sur Saint-Dizier (voir figure 63) :
  - l'absence d'accident mortel ;
  - la concentration de la majorité des accidents sur le réseau principal : la rue Gambetta et rue Maréchal de Lattre de Tassigny, l'avenue de la Loubert notamment ;
- sur l'agglomération (voir figure 64), les principaux axes accidentogènes sont les suivants :
  - la RN4 (dont deux mortels) ;
  - sur la RD384 et sur la RD2, entre Humbécourt et Attancourt, avec 3 des 8 accidents mortels de l'agglomération ;
  - autour de Wassy, sur les RD4, RD2 et RD192 ;
  - sur la RD111, en traversée de Villiers-en-Lieu (5 accidents, dont 1 mortel).



#### Légende

- accident mortel [8]
- accident avec au moins 1 blessé hospitalisé [93]
- accident avec au moins 1 blessé léger [35]
- limite département



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
direction départementale  
des territoires  
Haute-Marne

DDT52/BST 22/07/2015

Figure 63 – Carte des accidents sur la commune de Saint-Dizier de 2010 à 2014<sup>64</sup>

<sup>64</sup> Source : DDT Haute Marne - 2015

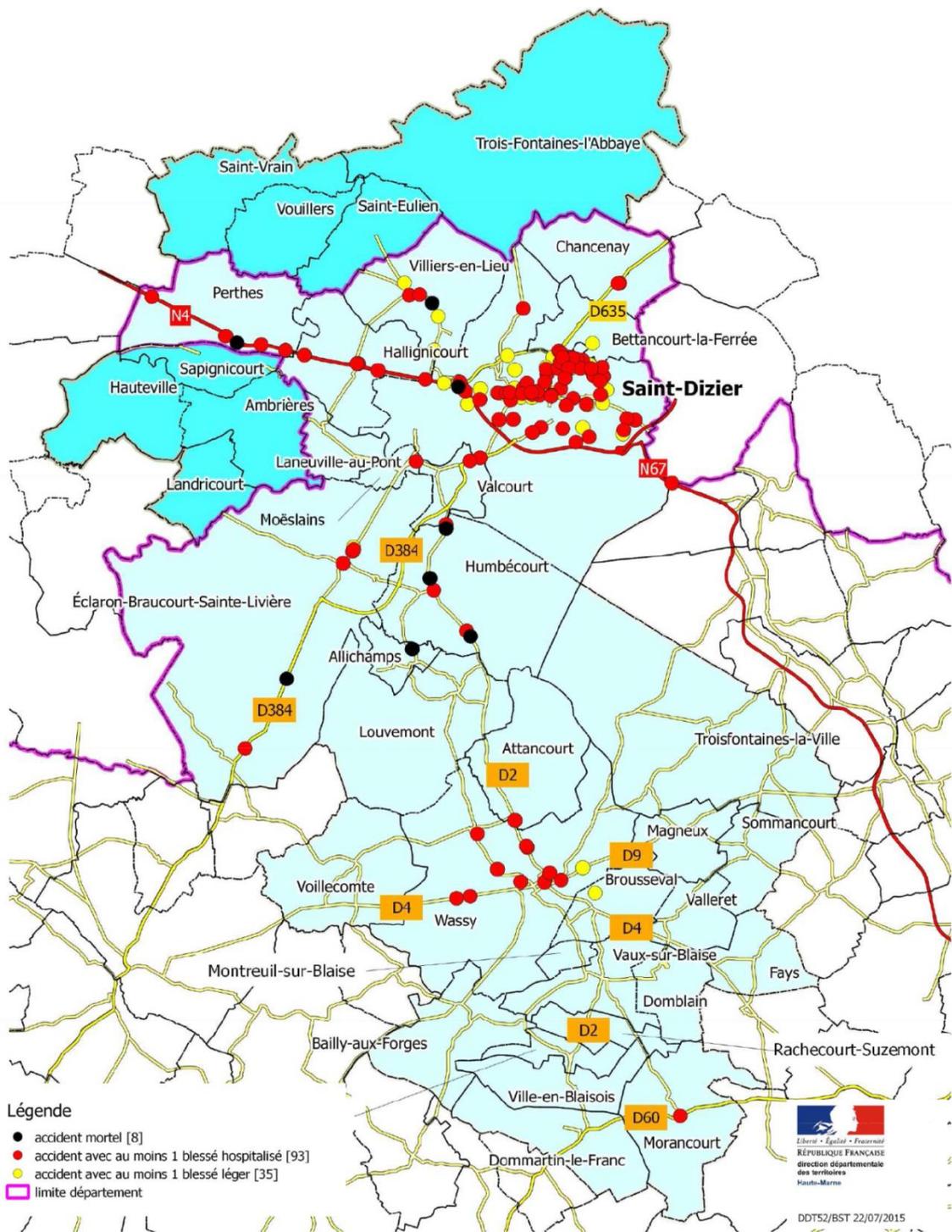


Figure 64 – Carte des accidents dans la Communauté d'Agglomération Saint Dizier, Der & Blaise sur les années 2010 à 2014<sup>65</sup>

<sup>65</sup> Source : DDT Haute Mame - 2015

## II.10 Synthèse du diagnostic

	Points forts	Points de vigilance
<b>Socio-démographie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un projet dynamique en cœur d'agglomération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une population en baisse, aux revenus modestes.</li> <li>Un territoire peu dense où les équipements et emplois sont concentrés dans la ville centre, mais avec des pôles secondaires (zones d'activités, tourisme, etc.) dispersés sur le territoire et au-delà.</li> </ul>
<b>Flux domicile-travail</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une part importante de déplacements internes aux communes, notamment à Saint-Dizier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une forte domination de l'automobile.</li> <li>Des flux domicile-travail diffus hors commune de Saint-Dizier.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une ville centre à l'échelle des modes actifs.</li> <li>De grands itinéraires touristiques en place.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une absence de continuité des itinéraires.</li> <li>Des espaces publics parfois peu qualitatifs.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une desserte maillée et un usage plutôt moyen à Saint-Dizier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une offre quasi-absente sur le reste du territoire.</li> <li>Un réseau TICEA en perte de productivité et des coûts/km qui augmentent.</li> <li>Une intermodalité peu développée.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une agglomération accessible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une population fortement dépendante de la voiture.</li> <li>Une place importante accordée à la voiture en cœur de ville de Saint-Dizier et au centre-bourg de Wassy notamment.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un nombre de places suffisant en centre-ville de Saint-Dizier.</li> <li>Un projet de relocalisation de l'offre de centre-ville pour libérer des espaces publics de qualité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une place importante du stationnement sur les espaces publics de cœur de ville. Une rotation jugée insuffisante en lien avec les commerces.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans l'ensemble, une bonne cohabitation entre vie urbaine et flux de poids-lourds.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une organisation des livraisons en centre-ville peu adaptée dans la pratique.</li> </ul>
<b>Services à la mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des initiatives locales performantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une connaissance et communication autour des outils et services disponibles pouvant être améliorés.</li> </ul>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un bilan GES des déplacements/habitant inférieur à la moyenne régionale.</li> <li>Des démarches de planification territoriale en cours.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La moitié des émissions du secteur des transports lié aux déplacements des ménages.</li> <li>Une consommation d'espaces naturels et agricole importante en 7 ans (177 ha).</li> </ul>
<b>Cadre de vie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des ambiances sonores urbaines globalement peu impactées par les infrastructures routières.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un taux d'obésité en Champagne Ardenne supérieur à la moyenne nationale (20,9% pour une moyenne à 15%).</li> </ul>
<b>Biodiversité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une richesse naturelle importante (réseau hydrographique et notamment Lac du Der).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des infrastructures impactant la biodiversité.</li> </ul>

Les thèmes environnement, cadre de vie et biodiversité sont détaillés dans le document de l'évaluation environnementale.

## III. STRATEGIE

---

## III.1 Les enjeux pour la stratégie de mobilité du territoire

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les points de vigilance et les atouts propres au territoire, à sa structure, sa diversité et à son évolution. Quatre enjeux majeurs ressortent du diagnostic et apparaissent comme structurant pour établir la stratégie de mobilité multimodale de l'agglomération :

### ■ La défense de l'accès à la mobilité pour tous

40% des habitants du territoire vivent dans des communes rurales, hors du pôle urbain de Saint-Dizier, sur un territoire non desservi par les transports collectifs et difficilement accessibles par d'autres modes de transport que l'automobile. **Pour les habitants et usagers du territoire, la dépendance à l'usage et à la possession d'une automobile est forte, et ce pour l'ensemble des motifs de déplacement** (accès à l'emploi, aux services, achats, loisirs ...)

Parallèlement à ce constat, le diagnostic a mis en évidence **une population vieillissante et modeste**. Plus de 10% de la population de l'agglomération a plus de 75 ans (contre 9% en moyenne nationale). Il s'agit d'un public particulièrement fragile vis-à-vis des questions de mobilité, puisque souvent dépendant d'une offre alternative à l'usage de l'automobile (transports collectifs, transport solidaire, etc.). De plus, la population est relativement modeste, avec un revenu médian de 10% inférieur à la moyenne nationale. Pour les publics les plus modestes, le coût de possession d'un véhicule est important, ce qui se traduit notamment par des taux d'équipement automobile des ménages inférieurs à 80% dans certaines communes rurales.

Ces deux constats montrent qu'il existe un **risque d'isolement** d'une certaine catégorie de la population n'ayant pas ou plus accès à un usage individuel de l'automobile. **Un des enjeux de la stratégie de mobilité pour le territoire doit donc être de défendre l'accès de ces publics à la mobilité, et notamment l'accès vers le centre urbain de Saint-Dizier concentrant les emplois, les services et les commerces.**

### ■ L'accompagnement des projets de dynamisation du territoire

Aujourd'hui, **le territoire est globalement en perte d'habitants et d'emplois** : entre 2007 et 2012, des diminutions de 3.5% de la population et de 4% des emplois ont été observées. Ces évolutions sont assez similaires aux tendances observées sur le département de la Haute-Marne. Une évolution positive a été observée ces dernières années (à partir de 2011), mais cette augmentation reste inférieure à l'augmentation de la population nationale.

Parallèlement, **le territoire fait l'objet de projet de développement économique**, favorisant la création d'emplois, avec l'extension par exemple du parc de Référence au nord de Saint-Dizier, et l'accueil de nouveaux habitants, avec le projet Saint-Dizier 2020 notamment.

Au vu du contexte actuel de baisse de la population et des emplois sur ce territoire, **la stratégie de mobilité se doit d'accompagner ces projets de développement pour concourir à leur réussite, en envisageant la mobilité et le stationnement comme un outil dans la redynamisation du territoire**, notamment en offrant des conditions de mobilité et un cadre plus favorables à l'implantation de ces projets.

### ■ L'amélioration du bilan environnemental de la mobilité

La loi du 12 juillet 2010 porte un engagement national pour l'Environnement. La politique des transports issue du Grenelle de l'environnement vise à répondre aux besoins de mobilité de la société tout en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique. Pour atteindre cet objectif, **une diminution de 20% des gaz à effet de serre d'ici 2020 est nécessaire** de façon à les ramener au niveau qu'ils avaient en 1990. Cet effort nécessite la mobilisation de tous les territoires, y compris les territoires à dominante rurale.

De plus, **l'amélioration du bilan environnemental de la mobilité présente de réels enjeux pour la santé publique**, à la fois en termes de réduction des polluants, mais également en termes d'évolution des comportements vers des comportements plus actifs à travers le développement du vélo et de la marche à pied.

#### ■ L'adaptation des coûts liés à la mobilité au contexte financier actuel

"Alors même que dans un précédent rapport sur les transports publics de voyageurs, la Cour des comptes avait souligné la nécessité de maîtriser la croissance des coûts d'exploitation [des réseaux de transports publics de voyageurs], ces derniers ont progressé de 15 % en volume au cours des dix dernières années. Parallèlement, les aides de l'État à l'investissement se réduisent et les marges de manœuvre des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) s'amenuisent, créant un effet de ciseaux inquiétant pour la pérennité du système." *rapport public annuel de la Cour des comptes, 2015.*

Depuis quelques années, les finances publiques se trouvent dans une situation de crise et des programmes d'économies voient le jour, avec comme conséquence notable pour les collectivités la baisse de la Dotation Globale de Fonctionnement de l'Etat aux collectivités, passant par exemple de 41.5 Milliards d'euros en 2013 à 36.6 Milliards d'euros en 2015, soit une diminution de plus de 10%.

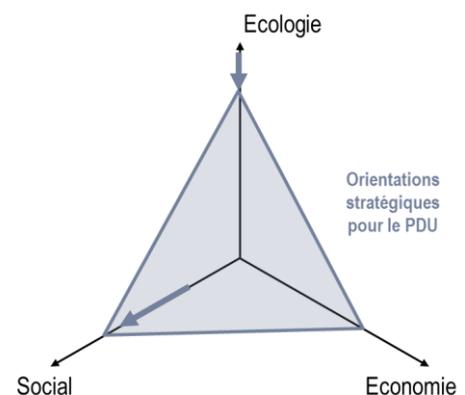
Dans le même temps, les périmètres de transport urbains (PTU) connaissent une forte croissance géographique entraînant une baisse importante de leur densité. En effet, le PTU sur le territoire a évolué de la commune de Saint-Dizier (plus de 500 habitants / km<sup>2</sup>) à l'agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise (moins de 100 habitants / km<sup>2</sup>). Si le réseau de transports collectifs est étendu, il peut en résulter une augmentation du coût d'exploitation au kilomètre, peu compensée par le versement transport dont le rendement est souvent faible dans les communes rattachées (80% des emplois se situent dans la commune de Saint-Dizier).

Parallèlement, le coût des transports publics est lourd pour les collectivités, notamment pour les petites agglomérations. Pour celles-ci en effet, le coût au kilomètre et les coûts par habitant des réseaux de transports publics sont très forts, du fait d'une fréquentation relativement faible et essentiellement composée de captifs, générant donc peu de recette. Sur le territoire, le coût d'exploitation par kilomètre en 2014 est de près de 4.20 euros.

L'enjeu de rationalisation des coûts liés à la mobilité est donc primordial pour établir une stratégie multimodale des déplacements. La prise en compte de cet enjeu ne signifie pas qu'aucune extension de l'offre du réseau de transports collectifs actuel ne doit être proposée dans le plan d'actions du PDU, mais qu'elle devra être rationalisée, en adéquation avec les capacités financières de l'agglomération et que la stratégie de mobilité devra s'appuyer sur le développement de système alternatif au transport collectif pour répondre aux trois enjeux précédemment cités.

L'enjeu pour la collectivité et pour le projet de PDU est de prendre en compte dans un projet équilibré ces quatre enjeux qui peuvent être contradictoires, en définissant des priorités aux problématiques sociales – **priorité 1 : la défense de l'accès à la mobilité pour tous** – économiques – **priorité 2 : l'accompagnement des projets de dynamisation du territoire** - et écologiques - **priorité 3 : l'amélioration du bilan environnemental de la mobilité, dans le respect du contexte financier actuel.**

Le schéma ci-contre illustre les niveaux de priorité des enjeux pour la stratégie de mobilité du territoire :



## III.2 Les axes stratégiques du PDU

Trois axes stratégiques émanent des enjeux et des priorités définis ci-avant et forment ainsi **la vision stratégie à terme pour la mobilité sur le territoire** :

### ■ Axe n°1 : Réduire la dépendance primaire à l'automobile :

- ⇒ Limiter les distances de déplacement,
- ⇒ Urbaniser dans des secteurs offrant une alternative à l'usage de l'automobile,
- ⇒ Désenclaver le territoire et ses habitants.

La réduction de la dépendance primaire à l'automobile permet de défendre l'accès à la mobilité pour tous et d'améliorer le bilan environnemental de la mobilité en **offrant des alternatives à l'usage de l'automobile**. Il s'agit d'une part de réduire les distances de déplacement et ainsi d'offrir la possibilité d'un report vers des déplacements doux. D'autre part, d'urbaniser dans des secteurs offrant déjà une alternative à l'usage de l'automobile. Enfin, de désenclaver les territoires ruraux, soit en leur proposant une offre de mobilité alternative, soit en leur offrant des services sur place afin de limiter les besoins de mobilité.

### ■ Axe n°2 : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés :

- ⇒ Faciliter l'accès aux zones d'emplois, de services et d'équipements ainsi qu'aux pôles touristiques et événementiels,
- ⇒ Redynamiser les commerces du centre-ville en valorisant des espaces publics qualitatifs et en favorisant la rotation.
- ⇒ Améliorer l'accessibilité des pôles touristiques du territoire.

Cet axe répond aux enjeux de défense de l'accès à la mobilité pour tous et d'accompagnement des projets de dynamisation du territoire en **facilitant l'accès tout mode aux secteurs présentant un atout économique pour le territoire**.

### ■ Axe n°3 : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transport

- ⇒ Améliorer la sécurité routière et la cohabitation entre les modes,
- ⇒ Réduire l'impact des systèmes de transports sur l'environnement en valorisant les modes les moins polluants,
- ⇒ Faciliter les interfaces entre les systèmes de transport,
- ⇒ Rendre les systèmes de transport accessibles à tous,
- ⇒ Améliorer l'efficacité économique des systèmes de transport.

Cet axe répond de façon directe aux enjeux d'amélioration du bilan environnemental de la mobilité et d'adaptation des coûts liés à la mobilité, **en visant un meilleur équilibre pour les systèmes de transport entre les coûts environnementaux, les coûts d'exploitation et les usages réels de ces systèmes**.

**De ces trois axes stratégiques découlent la construction du projet de plan de déplacements urbains, selon une approche ascendante opérationnelle et réaliste, s'appuyant sur les constats et les enjeux tirés du diagnostic.**

### III.3 Construction du projet de PDU

La méthodologie appliquée pour la construction du projet est une **approche ascendante construite en cohérence avec une vision stratégique à terme, portée par les enjeux et objectifs**. Cette méthode part du détail pour se consolider progressivement et aboutir à un projet cohérent.

Il s'agit ici de **construire le projet en assemblant des actions - réponses possibles aux enjeux et axes stratégiques - en visant une cohérence d'ensemble, qui est garantie par la consolidation progressive d'une réponse globale aux enjeux et aux axes stratégiques du territoire**.

La méthode s'appuie sur la **génération systématique des réponses possibles à la vision stratégique à terme par thématique de mobilité**.

Huit thématiques de mobilité ont été définies pour le projet : 1/ Urbanisme et transport, 2/ Communication et coordination, 3/ Services et nouvelles formes de mobilité, 4/ Transports collectifs, 5/ Vélo, marche à pied, espaces publics, 6/ Automobile et stationnement, 7/ Transport de marchandises, 8/ Environnement et biodiversité (ces thématiques sont supports du plan d'actions).

Pour chacune de ces thématiques, l'ensemble des pistes de solution répondant aux axes stratégiques et cohérentes avec les enjeux ont été systématiquement étudiées et présentées aux acteurs du territoire. Certaines de ces pistes, jugées peu adaptées par les élus et peu plébiscitées lors des réunions publiques et des journées ateliers ont été écartées et ne sont pas présentées dans le projet.

**Un portefeuille d'actions** a donc été adopté pour le projet de PDU à la fin de la phase stratégie : **il s'agit de la vision opérationnelle à terme**.

Deux raisons principales ont poussé à ce choix méthodologique :

- Les marges de manœuvre relativement modestes de la collectivité pour porter des projets d'ampleur pertinents tendant vers des visions foncièrement différentes, ne permettant de fait pas une génération de scénarios conceptuels crédibles et contrastés ;
- la volonté du territoire de proposer une méthode pragmatique qui permette d'intéresser l'ensemble des acteurs, usagers, élus et partenaires institutionnels, aux problématiques de la mobilité durable dans le contexte d'un territoire très orienté aujourd'hui vers l'usage individuel de l'automobile.

Ainsi, le document présente le projet abouti de l'agglomération pour son plan de déplacements urbains. Celui-ci a été comparé au fil de l'eau dans les analyses financières et l'évaluation environnementale du projet.

## IV. PLAN D'ACTION

---

## IV.1 Les fiches actions

Trois axes stratégiques ont été fixés pour le Plan de Déplacement Urbain :

- Axe n°1 : Réduire la dépendance primaire à l'automobile ;
- Axe n°2 : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés ;
- Axe n°3 : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transport.

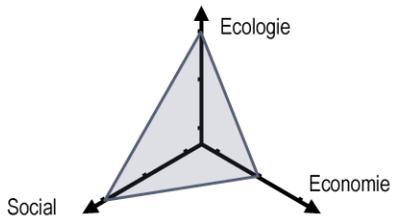
Ces axes ont été déclinés dans le plan d'action selon les 8 thématiques suivantes :

1	Urbanisme et transport	→	1 action
2	Communication et coordination	→	2 actions
3	Services / Nouvelles formes de mobilité	→	6 actions
4	Transport collectifs	→	6 actions
5	Vélo, marche-à-pied, espaces publics	→	5 actions
6	Automobile et stationnement	→	4 actions
7	Transport de marchandises	→	2 actions
8	Environnement & biodiversité	→	1 action

Chacune des 27 actions, réparties selon les thématiques, se rapporte à un ou plusieurs des axes stratégiques.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des actions présentées dans les pages suivantes, suivant les thématiques et les axes stratégiques auxquelles elles sont associées :

Numéro	Nom de l'action	A	B	C
<b>1. Urbanisme et transport</b>				
1.1	Limiter l'étalement urbain et la périurbanisation (AEU)	x	x	x
<b>2. Communication et coordination</b>				
2.1	Développer des outils de coordination et de sensibilisation	x	x	x
2.2	Sensibiliser les entreprises et leurs employés		x	
<b>3. Services et nouvelles formes de mobilité</b>				
3.1	Aider au développement de la solidarité de voisinage	x		
3.2	Développer les services de proximité (AEU)	x	x	
3.3	Valoriser la plateforme Mobilité Pour Plus de Liberté (MPDL)	x	x	
3.4	Développer l'auto-partage	x	x	x
3.5	Développer les services vélo	x	x	x
3.6	Développer des services pour l'activité touristique et l'évènementiel		x	
<b>4. Transports collectifs</b>				
4.1	Optimiser les réseaux voyageurs existants			x
4.2	Optimiser les réseaux scolaires			x
4.3	Faciliter l'intermodalité		x	x
4.4	Déployer un réseau de transports collectifs péri-urbain	x	x	
4.5	Améliorer l'accès des PMR au réseau de transports collectifs	x		x
4.6	Desservir les pôles touristiques et les événements culturels		x	
<b>5. Vélo, marche à pied et espaces publics</b>				
5.1	Améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics (AEU)	x	x	
5.2	Mieux gérer la cohabitation avec les automobiles (AEU)			x
5.3	Définir et mettre en œuvre une stratégie globale de mobilité cyclable à Saint-Dizier	x		x
5.4	Développer les aménagements cyclables longues distances		x	x
5.5	Valoriser la marche pour les déplacements domicile-étude			x
<b>6. Automobile et stationnement</b>				
6.1	Optimiser le fonctionnement du réseau routier			x
6.2	Valoriser le covoiturage	x		x
6.3	Inciter à l'usage de véhicules plus propres			x
6.4	Optimiser l'organisation du stationnement		x	x
<b>7. Transport de marchandises</b>				
7.1	Adapter le système des livraisons en centre-ville		x	x
7.2	Améliorer le stationnement poids-lourds			x
<b>8. Environnement et biodiversité</b>				
8.1	Réduire le nombre de points noirs de collision faune – véhicule (AEU)			x

N° 1.1		Limiter l'étalement urbain et la périurbanisation			
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports			<b>Horizon</b> 2016 – 2019 2020 – 2024 après 2024		<b>Porteur(s)</b> CASDDB
					<b>Partenaire(s)</b> Syndicat Mixte du Nord Haute-Marne
<b>Présentation générale de l'action</b>					
<b>Garantir l'articulation des documents d'urbanisme avec le PDU (PLH, PLUi<sub>HD</sub>, SCOT) en intégrant les enjeux de mobilité, et garantir la cohérence avec les documents de planification des territoires frontaliers</b>					à partir de 2017
<p>Le territoire de la CASDDB entame des démarches de planification SCOT et PLUi<sub>HD</sub>. Malgré une aire géographique différente, le volet déplacement du PLUi<sub>HD</sub> devra permettre d'intégrer une partie des réflexions entamées dans le PDU et sera l'occasion de croiser plus fortement les thématiques de mobilité d'habitat et de sociodémographie (notamment sur la question de précarité des usagers à la mobilité quotidienne). L'agent en charge du management de la mobilité participera pour l'agglomération à la mission de relation entre les territoires et les démarches de planification.</p>					
<b>Urbaniser prioritairement dans les secteurs les mieux équipés et mieux desservis tout en respectant les équilibres territoriaux</b>					à partir de 2017
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Densifier dans les zones urbanisées :</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Favoriser ce principe au sein du SCOT ;</li> <li>2. Identifier les dents creuses ou les secteurs de renouvellement urbain et favoriser la division-construction maîtrisée en s'appuyant sur des OAP dans le PLU ;</li> <li>3. Favoriser les démarches opérationnelles de densification douce de type BIMBY (« Build in My Back Yard ») facilitant la division parcellaire.</li> </ol> </li> <li>■ En coordination avec l'EPFL, mettre en œuvre des <b>politiques foncières</b> appuyant cet objectif (actions foncières sur des sites ciblés, maîtrise des prix du foncier, limiter les opérations d'aménagement par opportunité) et associant des actions « marketing de l'habitat » valorisant l'avantage de la localisation des biens (rapport qualité/prix, économie énergie et transport, offre de services, etc.).</li> <li>■ Créer un <b>observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels</b> ou de l'aménagement. Cet observatoire permettra la publication d'indicateurs de suivi des politiques d'aménagement. Il peut être porté à l'échelle du SCOT.</li> </ul>					
<b>Encourager la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle dans l'aménagement (en lien avec le PLH et PLUi<sub>HD</sub>)</b>					à partir de 2017
<p>Favoriser une telle mixité permet de répondre en partie à certains besoins de proximité (commerces, offre médicale, activités sportives) et, de fait, peut permettre de limiter des déplacements liés à ces besoins. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont des outils pour mettre en place des actions en faveur d'une plus grande mixité.</p>					
<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b>					
					
<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1					

## N° 2.1

## Développer des outils de coordination et sensibilisation

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

A

B

C

## Horizon

2017 – 2019

2020 – 2024

après 2024

## Porteur(s)

CASDDB

## Partenaire(s)

Région  
Départements

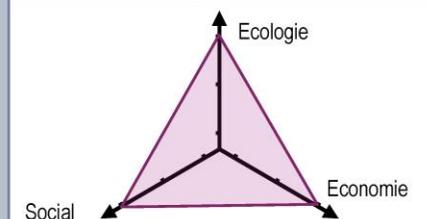
## Estimation des coûts (TTC)

80'000 € / an  
pour un ETP et les actions de communication

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Actions n° 2.2 ; 3.2 ; 3.4 ; 3.5 ; 3.6  
5.2 ; 5.6 ; 6.3 ; 6.4 ; 7.1

## Présentation générale de l'action

## Mettre en place une cellule de management de la mobilité

à partir de 2017

pour garantir l'efficacité de la politique « mobilité ».

La **cellule de management de la mobilité**, coordonnée notamment avec l'office du tourisme et l'agence TICEA, **est composée d'un agent de l'agglomération**. Son rôle est de :

- piloter et participer à la réalisation des actions du plan de déplacements urbains. Dans ce cadre, elle organise la concertation et les échanges avec les acteurs de l'ensemble du territoire (urbain comme rural) autour de la mobilité ;
- suivre les indicateurs de réalisation du Plan de Déplacement Urbain ;
- assurer le lien avec les politiques de mobilité développées sur les territoires frontaliers de l'agglomération, pour en garantir la cohérence et mutualiser les dispositifs mis en place ;
- coordonner l'ensemble des services « mobilité » proposés : transports collectifs (urbains et interurbains), location de vélos, services associatifs comme MPPL, ... ;
- informer et sensibiliser les publics (grand public, entreprises, administrations, scolaires, publics sociaux, nouveaux arrivants, etc.) ;
- suivi de l'accidentologie sur le territoire (voir action 5.2).

Les rôles de l'office du tourisme et de l'agence TICEA devront être définis et coordonnés par l'agent de l'agglomération.

## Créer une maison de la mobilité

après 2024

Le lieu pourra être regroupé avec les fonctions d'accueil de l'office du tourisme. Il sera idéalement situé au niveau de la gare.



## N° 2.2

## Sensibiliser les entreprises et leurs employés

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

B

## Horizon

2017 - 2019

## Porteur(s)

CASDDB

## Partenaire(s)

MEDEF, Parc de Références (association 3 fontaines), BA113, CCI, entreprises

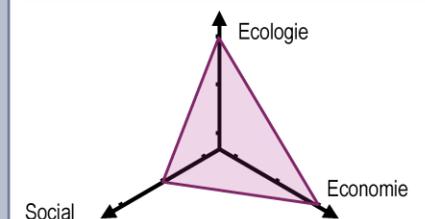
## Estimation des coûts (TTC)

*Inclus dans le management de la mobilité.*

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Action 2.1 : Management de la mobilité

## Présentation générale de l'action

Les déplacements liés à la mobilité professionnelle constituent le premier motif de déplacement, selon l'enquête nationale de transports réalisée en 2008. Le changement des comportements (mode de transport, occupation des voitures, ...) sur ce type de déplacement peut avoir un réel impact à l'échelle globale sur la réduction de l'usage des transports motorisés. L'implication des entreprises donne une dimension concrète à ces problématiques et peut jouer un rôle de catalyseur pour atteindre cet objectif.

Sur l'Agglomération de Saint-Dizier Der et Blaise, deux enjeux principaux pour les déplacements professionnels :

- **l'accessibilité des zones d'emplois**, particulièrement les solutions de mobilité adaptées pour favoriser l'insertion professionnelle de personnes non motorisées ;
- **la réduction de l'usage individuel de la voiture**, en favorisant le covoiturage, le vélo ou le vélo électrique, en développant le télétravail...

Les entreprises sont des acteurs incontournables pour travailler sur ces deux axes et doivent être sensibilisées et accompagnées sur les questions de mobilité.

**Le Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)**, également dénommé PDA pour les Administrations, est une démarche mise en place par un employeur pour inciter ses salariés à réduire l'usage global de la voiture individuelle au profit de modes de transport moins polluants ou d'usages partagés de véhicules (autopartage, covoiturage...). Le PDE peut se décliner en PDIE, démarche Inter-Entreprises, entre entreprises géographiquement proches pour mutualiser les coûts et partager les solutions mises en place. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, la réalisation d'un PDE sera obligatoire pour les entreprises de plus de 100 employés (article L.1214-8-2 du code des transports).

**C'est un outil de valorisation de l'entreprise** pour l'employeur, **permettant à la fois de s'interroger sur les problèmes de mobilité de l'entreprise** (stationnement, temps de trajet des salariés, difficultés d'accès, recrutement...), **de mettre en place des solutions adaptées et de rationaliser le parc automobile interne et les coûts induits.**

## Développer un outil d'aide à l'information sur la mobilité à destination des entreprises

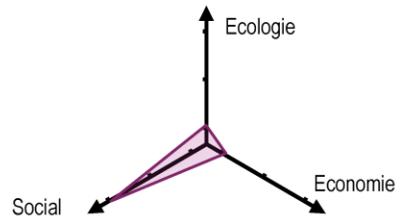
2017 - 2019

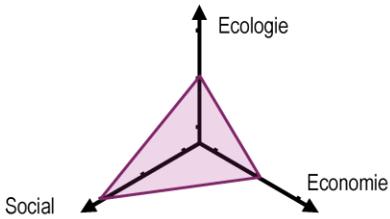
Il s'agit d'**offrir aux entreprises du territoire un service d'aide à l'information sur les questions de mobilité**, à travers la cellule de management de la mobilité (action n°2.1). Celui-ci pourra prendre la forme d'un guide de la mobilité sur le territoire, de prise de rendez-vous dans les grandes entreprises du territoire, de réunions d'informations, notamment dans le but de démontrer aux entreprises leur intérêt à développer une réflexion sur la mobilité en lien avec leurs activités et leurs spécificités. Ce service doit également démontrer l'intérêt des démarches PDE, et accompagner les entreprises qui s'y engageraient.

## Engager une réflexion en collaboration avec les entreprises, notamment le Parc de référence et la base aérienne

2017 - 2019

Plusieurs pôles majeurs regroupent une part importante des emplois de l'agglomération : la Base Aérienne, premier employeur du département, mais aussi les zones d'activités, dont notamment le Parc de Références. **L'accompagnement spécifique de ces entreprises dans des démarches de mobilité doit être une priorité du management de la mobilité** (action n°2.1).

N° 3.1		Aider au développement de la solidarité de voisinage	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A :</b> Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B :</b> Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C :</b> Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 - 2019 2020 – 2024 après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB
			<b>Partenaire(s)</b> Associations, Région, Département
<b>Présentation générale de l'action</b> <p><b>Dans les milieux ruraux, peu ou pas desservis par les transports collectifs, le développement de la solidarité de voisinage permet d'apporter un élément de réponse aux besoins de mobilité des personnes n'ayant pas ou peu accès à la voiture. Il peut prendre plusieurs formes dont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Le transport solidaire</b>, par la mise en relation de conducteurs bénévoles et de bénéficiaires. Une participation aux frais du conducteur peut éventuellement être mise en place. La mise en relation peut se faire via une association ou via le service public (en mairie par exemple). Les conditions d'accès au service doivent être définies : il s'agit par exemple de conditions sur le niveau de ressources, ou l'âge du bénéficiaire.</li> <li>■ <b>L'autostop organisé</b>. Un réseau d'autostop organisé organise et valorise la pratique de l'autostop en la banalisant et en la sécurisant. Des arrêts de rencontre sont positionnés sur le territoire, sur les grands itinéraires de demande et éventuellement à proximité des terminus de transports collectifs. Le service organisant l'autostop doit également permettre de sécuriser la pratique par une identification des usagers (carte d'adhérents, pastille sur la voiture, affiche pour le piéton...). Une participation aux frais de trajet peut être proposée.</li> </ul>			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> <i>Transport solidaire : inclus dans l'action 2.1</i> Etude Autostop organisé : 12'000 € Mise en œuvre : 12 000 € + 6'000 €/an
<b>Favoriser le transport solidaire :</b>		A partir de 2017	<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Identifier et contacter les acteurs associatifs susceptibles de porter un projet de transport solidaire</li> <li>■ Mettre en place la communication pour donner de la visibilité au service</li> </ul>			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Engager une réflexion sur le développement de l'autostop organisé, permettant :</b>		2017 - 2019	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ d'identifier les freins à la pratique de l'autostop</li> <li>■ de vérifier le potentiel du service</li> <li>■ de définir le mode de gestion du service (interne, association nationale de type RezoPouce, ... ) et les arrêts à mettre en place</li> </ul>			
<b>Mettre en place un système d'autostop organisé</b> intégrant les préconisations de l'étude préliminaire et accompagné d'un plan de communication pour améliorer l'image de l'autostop.		Après 2020	<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1 : Management de la mobilité

N° 3.2		Développer les services de proximité			
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A :</b> Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B :</b> Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C :</b> Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports			<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 après 2024		<b>Porteur(s)</b> CASDDB
					<b>Partenaire(s)</b> Syndicat Mixte Nord Haute Marne Communes
<b>Présentation générale de l'action</b> <p>Les besoins de mobilité sont en partie liés à la recherche de services : accès à l'emploi, démarches administratives, courses chez les commerçants, accès à internet, etc. Développer des services de proximité, notamment dans les secteurs ruraux du territoire, doit permettre de répondre aux besoins des usagers pour permettre à la fois de réduire les distances des déplacements nécessaires pour accéder à ces services et également pour les rendre accessible à des populations en situation de précarité vis-à-vis de la mobilité.</p> <p>Le renforcement des services de proximité au sein de la CASDDB passe dans un premier temps par une meilleure connaissance des services existants, des besoins puis la mise en œuvre d'un plan d'actions. Cette démarche est en phase avec les politiques publiques en faveur de l'égalité d'accès aux services notamment portée par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET).</p> <p>Cette action s'inscrit aussi dans des enjeux de redynamisation des territoires plus ruraux.</p>					
<b>Estimer les besoins en services de proximité, établir une stratégie de développement et un plan d'actions</b>			<b>2017 - 2019</b>		<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Diagnostic des besoins : 18'000 € Micro-services : 80'000€/an pour deux ETP (exemple du Pays Vitryat)
<p>Une étude préalable au développement de services de proximité peut permettre de répondre à plusieurs questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Connaître l'offre existante de services et la localiser ;</li> <li>■ Préciser les conditions d'accès aux services existants (modalité, temps d'accès, inaccessibilité) ;</li> <li>■ Préciser les besoins : nature des services qui pourraient être développés (lacune sur le territoire, besoin exprimé ou non, etc.).</li> </ul> <p>Ce diagnostic pourrait être réalisé lors de l'élaboration du PLUi ou du SCoT. La question des services de proximité pourrait être développée lors d'ateliers permettant ainsi d'échanger avec les acteurs concernés. Ce diagnostic doit permettre de définir une stratégie, déclinée en plan d'actions.</p>					<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<b>Encourager la mise en place de micros-services fixes et/ou de services à domicile/itinérants (selon plan d'actions)</b>			<b>à partir de 2020</b>		<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<p>Cette deuxième étape consiste en la phase opérationnelle de mise en œuvre des services de de proximité. Il s'agit de réaliser le plan d'actions préalablement défini, sous la coordination de la cellule de management de la mobilité (voir action 2,1).</p> <p>Plusieurs formes (fixes / itinérants / à domicile) et nature (commerces, services administratifs, etc.) de services de proximité pourraient être développés. Le développement des services devra s'appuyer sur l'ensemble des acteurs préalablement associé et en concertation avec l'ensemble des communes.</p>					<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1 : Management de la mobilité

## N° 3.3

## Valoriser la plateforme Mobilité pour Plus de Liberté

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

A

B

## Horizon

2017 – 2019

2020 – 2024

après 2024

## Porteur(s)

CASDDB

## Partenaire(s)

Plateforme MPPL

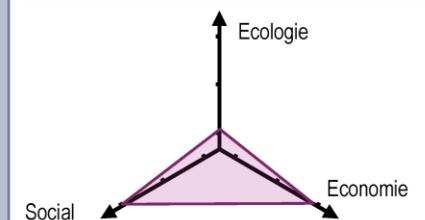
## Estimation des coûts (TTC)

10'000 € / an  
+ mise à disposition de locaux

## Périmètre d'action

Département de la Haute-Marne

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

-

## Présentation générale de l'action

Mobilité pour Plus de Liberté est une plateforme de mobilité départementale en faveur de l'insertion professionnelle. Les objectifs de cette plateforme sont :

- apporter une réponse aux personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité pour se rendre au travail, en formation ou pour accomplir toute démarche en faveur de leur insertion sociale et professionnelle ;
- accompagner les bénéficiaires sur une recherche de solution durable pour les rendre autonomes dans leurs déplacements.

La plateforme propose par exemple la location de scooters, un accompagnement au passage du code, ou fournit des informations sur les horaires des transports collectifs et organise une plateforme de covoiturage haut-marnais.



**Poursuivre le soutien apporté à l'association, et développer la communication et valoriser son rôle dans le management de la mobilité**

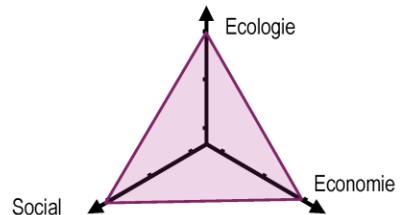
À partir de 2017

L'agglomération apporte trois types de soutien à la plateforme :

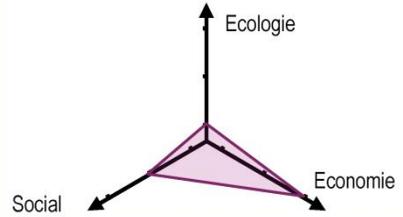
- un soutien financier de l'ordre de 5'000 à 10'000 € par an ;
- une mise à disposition d'un garage pour le stockage et réparations des scooters ;
- une mise à disposition d'un bureau pour leur permanence à Saint-Dizier.

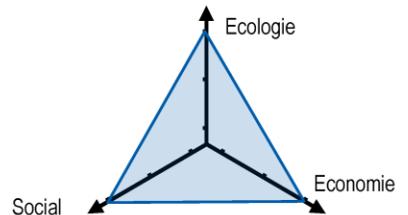
Il s'agit donc de poursuivre ce soutien.

Le service sera coordonné par la cellule de management de la mobilité et son rôle pourra également être valorisé par cette dernière.

N° 3.4		Développer l'autopartage	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB
			<b>Partenaire(s)</b> Entreprises, région, bailleurs sociaux
<b>Présentation générale de l'action</b> <p>L'auto-partage est un service offrant la possibilité aux usagers de partager un parc de véhicule(s). Il leur permet de profiter des avantages de l'automobile, sans avoir à en posséder une. Ce type de service permet par exemple à des ménages non motorisés de pouvoir disposer ponctuellement d'un véhicule à un coût maîtrisé ou encore d'éviter l'achat d'un deuxième véhicule.</p> <p>Une offre d'autopartage peut être publique ou privée.</p> <p><b>Un service d'auto-partage public est porté par la collectivité.</b> Il peut être permanent, avec un parc de véhicules dédié, ou ponctuel – mise à disposition de véhicules de la collectivité à certains horaires.</p> <p><b>Un service d'autopartage privé peut se développer :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dans une entreprise ou sur une zone d'activités. Il permet de réduire la flotte des entreprises en mutualisant les véhicules et peut permettre l'utilisation du véhicule par un employé en dehors des horaires de travail ;</li> <li>dans une résidence, en mettant à disposition des habitants un ou plusieurs véhicule(s) ;</li> <li>entre particuliers, développant ainsi une offre de location de véhicules sur l'ensemble du territoire, y compris sur les secteurs ruraux. Des entreprises proposent la mise en relation de particuliers et l'assurance des véhicules pendant la durée de location.</li> </ul>			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Etude d'opportunité : 36'000 € Coûts de communication : action 2.1
			<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<b>Etudier l'opportunité de développer une offre d'autopartage publique et/ou privée</b>		2017 – 2019	<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<p>L'étude devra permettre de définir le potentiel réel du service selon les modes de fonctionnement, le ou les public(s) cible(s), les possibilités de structure juridique, le parc automobile nécessaire. L'étude devra porter notamment sur la mise en place d'un service fonctionnel sur l'ensemble du territoire, autant dans sa partie rurale que dans sa partie urbaine, et étudier les possibilités d'incitation à la création d'autopartage résidentiel. L'étude devra également réaliser un bilan financier prévisionnel.</p>			
<b>Promouvoir l'autopartage entre particuliers</b>		A partir de 2017	<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1 : Management de la mobilité
<ul style="list-style-type: none"> <li>Effectuer un benchmark des services existants d'autopartage entre particuliers ;</li> <li>Mettre en place un partenariat et une stratégie de communication avec un service adapté au territoire.</li> </ul>			

N° 3.5		Développer les services vélos	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB
			<b>Partenaire(s)</b> Office du tourisme, loueurs privés, communes, éducation nationale
<b>Présentation générale de l'action</b>			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Hors frais de communication et de suivi (action 2.1) Achat des vélos : 25'000 € Frais de fonctionnement : 10'000 € / an
<b>Expérimenter un service de location vélos</b>		<b>A partir de 2017</b>	
<p>Ce service est destiné à promouvoir l'usage du vélo en offrant la possibilité aux habitants de ré-expérimenter l'usage du vélo à moindre coût et sans en faire l'acquisition. Il s'adresse à la fois à des usages utilitaires et des usages de loisir, y compris pour les visiteurs du territoire et pour l'ensemble du territoire, à la fois rural et urbain.</p> <p>Le service proposera : la location de vélos standards (une ou quelque(s) dizaine(s)) et pourra proposer la location de quelques vélos électriques, pour faire connaître ce mode de déplacement adapté aux moyennes distances et aux usagers peu mobiles, ainsi que des vélos pliants, pour permettre aux usagers une meilleure intermodalité vélo / transports collectifs. La location pourra se faire sur des durées variées (location à la journée, à la semaine, au mois).</p> <p>La location pourra être organisée en agences fixes : agence TICEA, office du tourisme, centre aquatique (halte fluviale), et sur Wassy et éventuellement Eclaron (relais à identifier) et sera coordonnée par la cellule de management de la mobilité. A terme, ce service pourra prendre place à la maison de la mobilité.</p>			
<b>Poursuivre les actions de formation vélo</b>		<b>À partir de 2017</b>	<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b>
<p>Cette action est pilotée par le management de la mobilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Formations à destination des scolaires :             <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> en partenariat avec l'éducation nationale, qui assure déjà une formation sur les enjeux de sécurité routière, et les établissements scolaires,</li> <li><input type="checkbox"/> avec comme objectifs de :                 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ former des cyclistes et futurs automobilistes responsables ;</li> <li>■ valoriser l'usage du vélo pour les trajets quotidiens, et les trajets de loisir ;</li> <li>■ sensibiliser les jeunes aux problématiques de multimodalité des déplacements.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>■ Action de communication à destination du grand public afin de :             <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> valoriser l'usage du vélo sur des déplacements domicile-travail ;</li> <li><input type="checkbox"/> renforcer la vigilance des automobilistes à l'égard des cyclistes.</li> </ul> </li> </ul>			
			<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1 : Management de la mobilité

<b>N° 3.6</b>		<b>Développer des services pour l'activité touristique et l'évènementiel</b>	
<b>Axes stratégiques concernés</b>		<b>Horizon</b>	<b>Porteur(s)</b>
<p><b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile</p> <p><b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés</p> <p><b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports</p>		<p>2017 – 2019</p> <p>2020 – 2024</p> <p>après 2024</p>	CASDDB
		<b>B</b>	<b>Partenaire(s)</b>
			Office du tourisme du Der et de Vitry-le-François, Syndicat Mixte du Lac du Der, EPCC « Les trois scènes » et « Bords de scènes », SNCF
<b>Présentation générale de l'action</b>			
<b>Desservir les pôles touristiques et les évènements culturels (cf. action 4.6)</b>		2017 - 2019	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et le Lac du Der ,</li> <li>Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs en lien avec les évènements culturels du territoire (desserte bus spécifiques, offres « transport + billet en lien avec la SNCF, ...)</li> </ul>			
<b>Développer les services mobilité à la halte fluviale</b>		2017 - 2024	
<p>Une halte fluviale a été créée en 2016 au niveau du centre nautique de Saint-Dizier.</p> <p>Cet aménagement pourra être accompagné :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'espaces d'accueil pour les promeneurs, les touristes fluviaux (aire de pic-nic par exemple) ;</li> <li>d'un service de location de vélos (avec ou sans remorque porte bébé par exemple) (cf. action 3.5) ;</li> <li>d'un service de location de pédalos ou bateau sans permis.</li> </ul> <p>Pour être labellisé « Accueil Vélo », la halte fluviale pourra développer en lien avec le centre nautique des emplacements de vélos sécurisés, la mise à disposition d'un kit de réparation, d'informations et conseils, et de services adaptés aux cyclistes (lavage et séchage du linge, lavage de vélos ...)</p> <p><i>Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclable.</i></p>			
<b>Développer une offre de stationnement adaptée pour les camping-cars</b>		à partir de 2017	
Quantifier et localiser les besoins, en partenariat avec les acteurs du tourisme sur le territoire, afin de mettre en place une offre adaptée aux besoins (sur Saint-Dizier, voir le lien avec le PEM, action 4.3).			
			<b>Estimation des coûts (TTC)</b>
			Cf actions 2.1 et 3.5
			<b>Périmètre d'action</b>
			Agglomération et Lac du Der
			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b>
			
			<b>Action(s) conjointe(s)</b>
			Actions 2.1 ; 4.6 ; 3.5 ; 4.3

N° 4.1		Optimiser les réseaux voyageurs existants	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 Après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB / Département de la Meuse
<b>Présentation générale de l'action</b>			<b>Partenaire(s)</b> Entreprises spécifiques (BA113, Bois l'Abesse,...), région Grand Est
<b>Poursuivre la desserte en transports collectifs actuelle, en y incluant la desserte des communes proches</b> Intégrer à la desserte en ligne régulière du réseau TICEA les communes de Chancenay et Bettancourt-la-Ferrée		à partir de 2017	<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Fonctionnement : 140'0000 € / an supplémentaire Etudes : 60'000 pour le SIV et 48'000 € pour l'étude des performances bus
<b>Etudier la possibilité de répondre aux besoins spécifiques de la Base Aérienne et de Bois L'Abesse par des adaptations du réseau existant</b> Ces deux acteurs du territoires fonctionnent aujourd'hui avec des lignes de transport privées spécifiques, adaptées à leurs besoins. Ces lignes représentent un nombre important d'usagers, véhiculés principalement le matin et le soir. L'étude doit pouvoir répondre aux questions de faisabilité d'intégration de ces usagers dans le réseau classique, moyennant une adaptation du service.		2017 – 2019	<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<b>Etudier l'amélioration des performances bus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les points durs du réseau bus, qui impactent sa régularité et les vitesses commerciales des véhicules ;</li> <li>Définir et hiérarchiser les mesures à réaliser : aménagement des arrêts, réalisation de couloirs d'approche, mise en place de priorités bus aux carrefours, ...</li> </ul>		2020 – 2024	
<b>Valoriser et développer le système d'information voyageur</b> Valoriser le système d'information voyageur actuel VITICI, développé à l'échelle régionale en communiquant davantage sur ce service. Etudier et développer un système d'information voyageur en temps réel sur le réseau TICEA, en s'appuyant sur le systèmes d'aide à l'exploitation existant, permettant de disposer des temps d'attente réels.		2020 – 2024	<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Engager une réflexion pour une transition vers du matériel roulant propre</b> Définir les conditions financières d'une transition vers du matériel roulant propre.		2017 - 2019	
<b>Etudier une optimisation de l'offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et la gare Meuse TGV</b> Etudier, en lien avec le CD de la Meuse les possibilités de cadencement entre la ligne Saint-Dizier – Bar-le-Duc et la navette TGV, pour permettre aux habitants de la CASDDB de bénéficier du rabattement vers la ligne TGV (plus rapide pour rejoindre Paris, et nouvelle offre vers l'Est de la France)		2017 – 2019	
			<b>Action(s) conjointe(s)</b> -

## N° 4.2

## Optimiser les réseaux scolaires

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

## Porteur(s)

CASDDB

## Partenaire(s)

Département

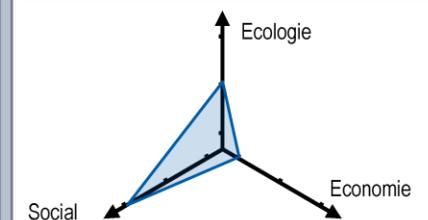
## Estimation des coûts (TTC)

24'000 € d'étude

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

-

## Présentation générale de l'action

La desserte des établissements scolaires, primaires et secondaires, de l'agglomération est aujourd'hui effectuée par quatre exploitants différents. Le fonctionnement de l'ensemble de l'offre est complexe, et les marchés sont coûteux pour la collectivité.

Par ailleurs, alors que les lignes scolaires assurent une desserte quotidienne et fine du territoire, elles ne permettent pas aux usagers non scolaires d'en bénéficier : l'ouverture des lignes scolaires permettrait ainsi de proposer sur l'ensemble des communes de l'agglomération une offre de transport a minima (en période scolaire, fonction des horaires des établissements, nombre limité d'aller-retour dans la journée) sans création ex nihilo.

## Engager une réflexion sur l'optimisation de la desserte scolaire et sur l'ouverture des lignes à tous les usagers

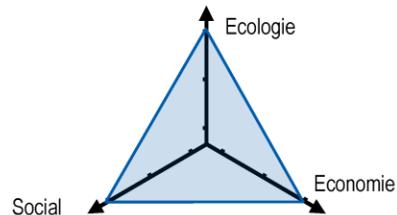
2017 - 2019

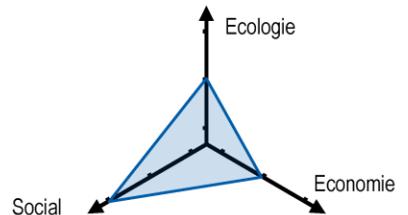
La réduction des coûts pour l'agglomération, la simplification de l'offre pour l'utilisateur et la possibilité d'une nouvelle desserte en transports collectifs pour les territoires ruraux et péri-urbains sont trois enjeux soulevés par cette réflexion.

L'étude doit permettre de donner à l'agglomération les clés pour une meilleure organisation du réseau scolaire sur l'agglomération et doit permettre de se prononcer sur les questions en suspens, notamment :

- L'opportunité et la faisabilité d'une réorganisation de l'offre scolaire (lisibilité, gouvernance, coûts, ...)
- La faisabilité de l'ouverture des lignes à tous les usagers, et notamment :
  - la gestion de la billetterie (ouverture sur abonnement, vente de tickets à bord...), les conducteurs ne pouvant pas vendre des tickets à bord des bus scolaires aujourd'hui ;
  - la gestion du remplissage des cars, du fait de la nécessité de pouvoir prendre en charge tous les scolaires inscrits sur le trajet ;
  - les enjeux de sécurité sur la durée du trajet (responsabilité de la collectivité).

Cette solution n'est pas envisageable sur les lignes de ramassage maternelle et primaire, pour garantir la sécurité des enfants à bord des véhicules.

N° 4.3		Faciliter l'intermodalité	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2019 - 2024	<b>Porteur(s)</b> Ville de Saint-Dizier - Région
<b>Présentation générale de l'action</b> Le développement de l'intermodalité a pour vocation d'offrir des solutions efficaces pour combiner différents modes de déplacements, tels que la voiture (personnelle ou partagée) et le train, le train et les transports collectifs urbains, le vélo et le train, les transports collectifs interurbains et les transports collectifs urbains, etc. Aujourd'hui, aucun lieu ne peut être identifié comme véritable pôle intermodal sur le territoire, tant du point de vue de la qualité des correspondances entre les modes, que de lieu vitrine de la mobilité.		<b>Partenaire(s)</b> Région Grand Est, Etat (FNADT), GIP Haute-Marne	<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Travaux du pôle intermodal : 4'500'000 €
<b>Créer un pôle intermodal en gare de Saint-Dizier</b>		2017 - 2024	<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
La création d'un « vrai » pôle intermodal en gare de Saint-Dizier, offrant des solutions de stationnement (voiture, vélo) et de bonnes conditions de correspondance entre modes de transport (trains, transports urbains, transports interurbains, voiture, etc.) est un moteur pour la valorisation de tous les modes de déplacement alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Un tel pôle répond à la fois à des usages des habitants et des visiteurs. Le projet de reconfiguration de la gare de Saint-Dizier en pôle intermodal est bien engagé. Le pôle pourra être accompagné d'une offre d'autopartage et/ou de location vélos, selon les actions 3.4 et 3.5. La création d'une maison de la mobilité à long terme en gare de Saint-Dizier participera également à la valorisation du lieu comme vitrine de la mobilité sur le territoire (cf. action 2.1).			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Etudier l'interopérabilité des billettiques</b>		2017 - 2024	<b>Action(s) conjointe(s)</b> Actions 2.1 et 3.4
L'interopérabilité des billettiques permet de voyager sur plusieurs réseaux de transport, collectifs ou non (type auto-partage par exemple), avec un titre de transport unique, de type « Pass multimodal ». Elle apporte à l'usager une réelle plus value pour la praticité de l'usage et confère à l'intermodalité une attractivité financière. L'étude devra déterminer : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ les partenariats à envisager (SNCF, Départements, ...)</li> <li>■ le mode de gestion ;</li> <li>■ les conditions de son financement.</li> </ul>			

N° 4.4		Déployer un réseau de transports collectifs péri-urbain	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019	<b>Porteur(s)</b> CASDDB
			<b>Partenaire(s)</b> Conseil départemental
<b>Présentation générale de l'action</b> Le transport à la demande, encore appelé transport de proximité, est un service de transports collectifs qui ne fonctionne qu'après avoir été préalablement réservé par l'utilisateur, souvent au plus tard la veille du service. Il permet de compléter l'offre de transports collectifs classique pour répondre à des besoins spécifiques, généralement sur des territoires peu denses et/ou pour les besoins d'utilisateurs particuliers (personnes âgées, isolées, jeunes non motorisés, ...). Le réseau de transports collectifs de l'agglomération dessert aujourd'hui la ville de Saint-Dizier avec des lignes régulières et des lignes de transport à la demande. <b>Un déploiement d'une offre de transport collectif à la demande en dehors du pôle urbain de l'agglomération qu'est la ville de Saint-Dizier vers les autres communes du territoire (communes péri-urbaines) doit permettre de désenclaver le territoire et de donner une réponse aux besoins de mobilité des publics les plus précaires en leur offrant une alternative à l'automobile.</b>			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Expérimentation : 300'000 € / an Étude : 48'000 € / an
<b>Expérimenter une offre de transports collectifs à la demande</b> Expérimenter une ligne virtuelle entre Wassy et Saint-Dizier, pouvant également desservir les communes d'Attancourt, Louvemont, Allichamps, Humbécourt, Eclaron, Moëslains et Valcourt.		2017 – 2019	<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<b>Etudier le développement d'une offre de transport à la demande sur les communes rurales</b> En prenant en compte les retours sur le fonctionnement de l'expérimentation de la ligne virtuelle Saint-Dizier / Wassy, l'étude devra notamment déterminer à l'échelle de la future EPCI : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ le ou les type(s) de service(s) de transport à la demande à déployer en fonction du ou des public(s) cible(s) visé(s) ;</li> <li>■ les secteurs du territoire pertinent pour un tel développement ;</li> <li>■ le mode de gestion ;</li> <li>■ le fonctionnement de la réservation ;</li> <li>■ les coûts de fonctionnement.</li> </ul>		2017 – 2019	<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
			<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1

## N° 4.5

## Améliorer l'accès des PMR au réseau de transports collectifs

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

A

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

2019 - 2024

après 2024

## Porteur(s)

Communes / CASDDB

## Partenaire(s)

Département, associations

## Estimation des coûts (TTC)

Mise en accessibilité des arrêts : 635'000 € TTC

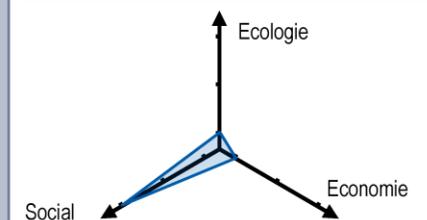
Matériel roulant : 1'840'000 € TTC

Concertation : cf. Action 2.1

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Concertation avec les associations : Action 2.1

## Présentation générale de l'action

La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs est une obligation légale, liée à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, qui imposait initialement aux transports publics d'être 100% accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) au 1<sup>er</sup> février 2015. L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit un délai supplémentaire en permettant aux services de transports publics d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité, avec une mise en accessibilité pouvant être prolongée sur trois ans pour le transport urbain et 6 ans pour le transport interurbain. Le PDU participe à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement à travers la rédaction de l'annexe accessibilité, dont les principales actions sont reprises ci-dessous :

## Rendre accessibles les arrêts de transports collectifs

2017 - 2019

Entre 2008 et 2015, plus de 50 arrêts ont été rendus accessibles sur la ville de Saint-Dizier. Toutefois, une cinquantaine d'arrêts (simple sens) doivent encore être mis en accessibilité (lignes régulières et de transport à la demande). L'annexe accessibilité prévoit une hiérarchisation et une temporalisation de leur mise en accessibilité.

## Rendre accessible l'ensemble du matériel roulant

2017 - 2019

Si aujourd'hui 100% du matériel roulant des lignes régulières est accessible aux PMR, le véhicule utilisé pour le transport à la demande doit encore être rendu accessible.

## Mettre en accessibilité prioritairement l'espace public autour des arrêts de transports collectifs les plus utilisés

à partir de 2017

La loi de 2005 prévoit la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement de la personne à mobilité réduite, depuis son domicile jusqu'à sa destination. La mise en accessibilité de l'espace public autour des arrêts de transports collectifs est essentielle pour garantir l'accessibilité minimale de l'espace public aux PMR.

## Poursuivre la concertation avec les associations

à partir de 2017

Les associations de soutien et d'accompagnement aux personnes à mobilité réduite peuvent apporter un regard pertinent à la fois sur le diagnostic accessibilité des espaces publics, mais également sur la priorisation des actions à accomplir, et l'intégration des habitants concernés.

## N° 4.6

## Desservir les pôles touristiques et les évènements culturels

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

B

## Horizon

2017 – 2019

## Porteur(s)

CASDDB

## Partenaire(s)

Office du tourisme du Der  
Syndicat Mixte du Lac du Der  
ADEVA Pays Vitryat

## Présentation générale de l'action

La desserte des évènements culturels et des pôles touristiques du territoire répond à deux objectifs principaux :

- permettre à tous les habitants de l'agglomération (y compris les ménages non motorisés, les jeunes, ...) de profiter de l'offre culturelle du territoire ou des pôles touristiques proches, notamment le Lac du Der ;
- d'offrir un service répondant aux besoins des touristes non motorisés et valoriser ainsi la dimension touristique du territoire dans son ensemble.

Les évènements touristiques principaux du territoire et des secteurs proches sont :

- les manifestations ornithologiques au Lac du Der, au printemps et à l'automne ;
- les évènements organisés à Montier en Der, notamment le Festival International de la photo animalière (à l'automne) ou la Fête des Boissons Artisanales.

## Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et le Lac du Der

2017 - 2019

Le Lac du Der, pôle touristique majeur du territoire, n'est pas desservi en transports collectifs depuis l'agglomération. La mise en place d'une navette à partir de Saint-Dizier pourrait permettre de valoriser cet espace naturel pour les habitants et les visiteurs. L'étude devra déterminer l'opportunité d'une telle réalisation selon les périodes de l'année ainsi que les conditions de son fonctionnement, et notamment :

- les points d'arrêt ;
- les période de fonctionnement ;
- le type de service (ligne régulière, TAD, ...) et le mode de gestion ;
- la tarification et les frais de fonctionnement à engager ;

L'étude devra également prendre en compte les résultats de l'action 3.4, déterminant l'opportunité de développer une offre d'autopartage publique.

## Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs en lien avec les évènements culturels du territoire. L'étude devra :

2017 - 2019

- Préciser les évènements pouvant être concernés par ce type de service (évènements réguliers aux trois scènes, évènements ponctuels de grande ampleur de type festivals, ...) et le potentiel d'usagers correspondant ;
- Définir les conditions de fonctionnement (points d'arrêt, période de fonctionnement, type de service, tarification et frais de fonctionnement engendrés) et le mode de gestion.

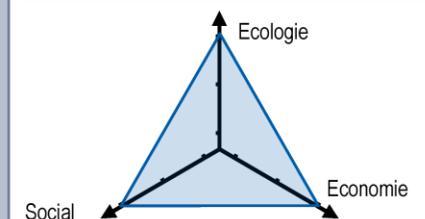
## Estimation des coûts (TTC)

12'000 € par étude,  
soit 24'000 € au total

## Périmètre d'action

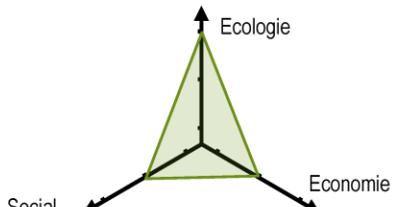
Agglomération et Lac du Der

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Action 2.1 – Action 3.6

N° 5.1		Améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics			
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports			<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 après 2024		<b>Porteur(s)</b> Communes - Ville de Saint Dizier
					<b>Partenaire(s)</b> CASDDB
<b>Présentation générale de l'action</b> La qualité et l'accessibilité des espaces publics participent à une pratique multimodale de ces espaces. L'aménagement d'espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes permet ainsi un développement plus aisé de ces modes. Une plus large place faite à ces modes permet de requestionner la place occupée par la voiture au sein des espaces publics. Sans vouloir la supprimer, les actions participent à donner plus de place aux modes actifs.					
<b>Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine du centre urbain de Saint-Dizier, en accompagnement du projet Saint-Dizier 2020</b>			à partir de 2017		<b>Estimation des coûts (TTC)</b> -
Le programme Saint-Dizier 2020 prévoit l'aménagement de nouveaux espaces publics, la création de logements, d'activités tertiaires et de commerces. Il a pour objectifs de donner une meilleure visibilité à l'offre commerciale, culturelle, et touristique de Saint-Dizier. L'avant-projet a été réalisé par le groupement CARME PINOS SLP et SETEC. Ce groupement joue un rôle d'assistant à maîtrise d'ouvrage pour la ville de Saint-Dizier à travers le suivi des différents projets de maîtrise d'œuvre des secteurs aménagés. La conception du projet puis son suivi devra permettre d'atteindre les objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ garantir une large place aux modes actifs ,</li> <li>■ renforcer les continuités piétonnes ;</li> <li>■ prévoir des espaces pacifiés non circulés (de manière temporaire ou permanente), réservés aux modes actifs.</li> </ul>					
<b>Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine des centres-bourgs</b>			à partir de 2020		
Ce travail sur les centres-bourgs pourra être réalisé en fonction des opportunités de réaménagement sur chaque commune. Une charte des espaces publics adoptée par l'ensemble des communes pourrait permettre de garantir la qualité des futurs espaces publics.					
<b>Réaliser le PAVE dans les communes</b>			2017 - 2019		<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
Le PAVE est prévu par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Toutes les communes de plus de 500 habitants doivent adopter leur PAVE au plus tard le 22 décembre 2009.					
<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b>					
					
<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 6.4					

## N° 5.2

## Mieux gérer la cohabitation avec les automobiles

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

2019 – 2024

après 2024

## Porteur(s)

Communes / CASDDB

## Partenaire(s)

CASDDB ; Etat ; Départements

## Estimation des coûts (TTC)

Plan de hiérarchisation du réseau : 36'000€

Plan d'apaisement des vitesses : 18'000€

Observatoire de l'accidentologie : Action 2.1

## Présentation générale de l'action

La gestion de la cohabitation entre les modes de déplacement est une étape essentielle à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie. Elle doit permettre d'apaiser les circulations automobiles au profit des autres usages de l'espace public, notamment les modes doux, et ainsi de réduire les pollutions de toute nature (air, bruit, vitesse, ...)

Un des outils à disposition pour un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public est la mise en place de zones apaisées : zones 30, zones de rencontre, zone piétonne, aménagement ponctuel de modération des vitesses, etc. La poursuite de la mise aux normes d'accessibilité des cheminements piétons sur l'ensemble du territoire permet également de faciliter la circulation des piétons, y compris des Personnes à Mobilité Réduite.

**Etablir un plan de hiérarchisation et de partage de la voirie sur la commune de Saint-Dizier.** Ce plan doit permettre :

2017 – 2019

- d'analyser le fonctionnement du réseau routier sur la commune de Saint-Dizier (itinéraires de transit, desserte des quartiers et des zones d'activités, ...)
- d'identifier les secteurs sensibles, présentant des enjeux de modération du trafic routier ou de protection vis-à-vis du trafic de transit : pôles générateurs (écoles, équipements, etc.), quartiers résidentiels, zones où les vitesses de circulation sont élevées... ;
- de proposer une hiérarchisation du réseau viaire et des principes d'aménagement selon les niveaux hiérarchiques définis ;
- de proposer un plan de partage de la voirie, localisant les zones apaisées à mettre en œuvre, les itinéraires doux à valoriser, les mesures spécifiques à mettre en place sur les secteurs sensibles (modification de plan de circulation, aménagements modérateurs de trafic et de vitesse) ;
- de proposer les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre (type évolution du plan de circulation) ;
- de hiérarchiser les mesures proposées.

**Etablir un plan d'apaisement des vitesses sur les secteurs sensibles à l'échelle de l'agglomération,** permettant :

2020 - 2024

- d'identifier les secteurs sensibles : traversées de bourg, écoles, arrêts de transports collectifs, équipements publics...
- de proposer des mesures permettant de sécuriser les secteurs identifiés (aménagements ponctuels, radars pédagogiques, ...)
- de hiérarchiser les mesures proposées en vu de leur réalisation.

**Création d'un observatoire de l'accidentologie**

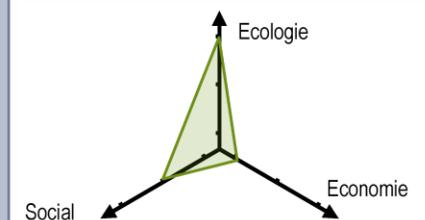
après 2017

A partir des données d'accidentologie transmises par l'état et les départements, suivi annuel du nombre d'accidents sur l'agglomération en détaillant les modes de transport concernés (piétons, cycles, deux roues motorisées, véhicules particuliers, poids-lourds) et la gravité de l'accident (mortels, blessés légers et blessés graves). Les accidents seront géolocalisés afin de pouvoir identifier les secteurs dangereux. Ce suivi sera effectué par la cellule de management de la mobilité.

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Actions 2.1, 7.2 et 5.1

## N° 5.3

## Définir une stratégie globale de mobilité cyclable à Saint-Dizier

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

A

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

2020 – 2024

après 2024

## Porteur(s)

Ville de Saint-Dizier

## Partenaire(s)

Départements, CASDDB

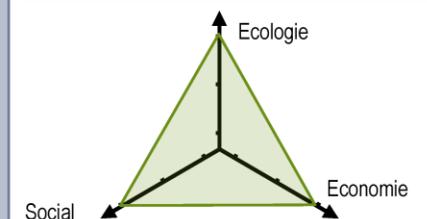
## Estimation des coûts (TTC)

Schéma directeur cyclable : 18'000 €  
Le coût de la mise en œuvre dépend du schéma directeur.

## Périmètre d'action

Ville de Saint Dizier

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Actions 3.5 ; 5.2

## Présentation générale de l'action

A l'échelle de la ville de Saint-Dizier, la mobilité cyclable possède un réel potentiel puisque les déplacements de courtes distances sont nombreux. Pour inciter à l'usage du vélo, la sécurisation de la pratique est indispensable. Celle-ci passe par la création d'itinéraires cyclables continus et confortables, et par la mise à disposition d'emplacements de stationnement vélo. **Ces principes doivent être planifiés par un schéma directeur cyclable.**

## Etablir un schéma directeur cyclable

2017 – 2019

Il s'agit notamment de :

- définir et hiérarchiser les corridors vélos à développer / aménager. Ce travail doit principalement être orienté sur la création de liaisons cyclables majeures entre les différents pôles de la ville (le centre-ville, les zones d'activités et zones commerciales, les secteurs d'habitat dense, les établissements scolaires secondaires, ... ) ;
- formuler des principes d'aménagement pour chacun de ces corridors ;
- identifier les points durs actuels du réseau cyclable devant impérativement être traités ;
- planifier la mise en place d'une offre de stationnement cyclable en lien avec les itinéraires définis ;
- définir des mesures d'accompagnement pour la communication et la sensibilisation, notamment la mise en place d'une signalétique adaptée (jalonnement, ...)



## Mettre en œuvre les aménagements préconisés dans le schéma directeur cyclable :

A partir de 2017

- Aménagement de bandes ou de pistes cyclables ;
- Mise en place de zones apaisées ;
- Déploiement de stationnement vélo ;
- Installation du jalonnement et de la signalétique.

N° 5.4

Développer les aménagements cyclables longue distance

Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

B  
C

Horizon

2017 – 2019

Porteur(s)

CASDDB

Partenaire(s)

Offices du Tourisme, Agences départementales du tourisme, Conseil Régional, VNF

Présentation générale de l'action

Deux grandes continuités cyclables existent aujourd'hui à l'échelle de l'agglomération et au-delà :

- La voie verte du canal entre Champagne et Bourgogne, reliant notamment Vitry-le-François à Langres, en passant par Saint-Dizier ;
- La voie verte Saint-Dizier – Lac du Der, reliant la ville centre au point d'intérêt touristique principal, le long du canal de l'amenée du Lac de Der.

La création de nouveaux itinéraires longue distance est pertinente pour valoriser l'usage du vélo pour les activités de loisirs, mais également pour offrir la possibilité d'un usage utilitaire longue distance..



Aménager une liaison Wassy – Lac du Der

2017 – 2019

La réalisation de la liaison cyclable entre Wassy et le Lac du Der, déjà à l'étude, permettra dans un premier temps de compléter pertinemment les axes existants sur le territoire et d'offrir un lien cyclable entre deux pôles du territoire.

Etablir un schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération

2017 – 2019

Pour la réalisation d'aménagements complémentaires, il est nécessaire de réfléchir à la planification d'un réseau cyclable en lien avec une échelle de réflexion plus large que le territoire de l'agglomération. La réalisation d'une étude de planification cyclable devra permettre d'établir un lien entre les différentes stratégies de mobilité cyclable (communales, intercommunales, départementales, régionale, ...) et notamment :

- d'identifier les itinéraires cyclables existants ou en projet aux différentes échelles ;
- d'identifier des itinéraires complémentaires pertinents à développer ;
- de hiérarchiser leurs réalisations ;
- de définir une signalétique cohérente sur l'ensemble du territoire.

Ces réflexions devront intégrer des itinéraires cyclables dans les centres-bourgs, et notamment Wassy, pour permettre un usage interne et un raccordement aux infrastructures longue distance.

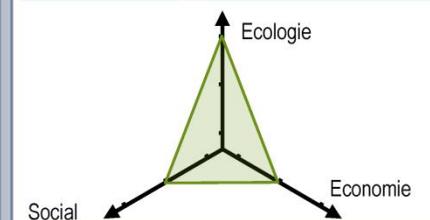
Estimation des coûts (TTC)

Liaison Wassy – Lac du Der : 1'100'000 €  
Schéma Directeur cyclable : 18'000€

Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

Contribution aux enjeux de développement durable



Action(s) conjointe(s)

Action 3.6

## N° 5.5

## Valoriser la marche pour les déplacements domicile-étude

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

2020 – 2024

après 2024

## Porteur(s)

CASDDB – communes

## Partenaire(s)

Ecoles  
Associations de parents d'élèves

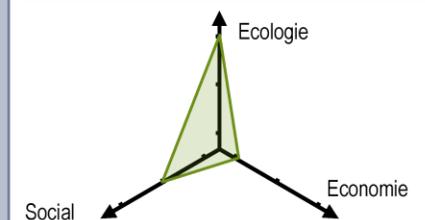
## Estimation des coûts (TTC)

*Inclus dans le management  
de la mobilité*

## Périmètre d'action

Communauté d'agglomération

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Action 2.1 : management de la mobilité

## Présentation générale de l'action

Les déplacements domicile-étude sont en grande majorité des déplacements courts : ils n'excèdent généralement pas quelques kilomètres, notamment pour les écoles maternelles et élémentaires, ou en milieu urbain. La valorisation des modes actifs sur ce type de déplacement permet :

- de limiter l'usage de la voiture sur des trajets courts, et donc plus facilement transférables vers d'autres modes de déplacement ;
- de lutter contre les problèmes de sécurité routière aux abords des établissements scolaires en y réduisant le nombre de véhicules en dépose-minute ;
- de lutter contre le sédentarisme, en permettant aux enfants de faire un peu d'exercice quotidiennement, ce qui favorise également leur attention en classe ;
- d'apprendre aux enfants à circuler sur l'espace public, en leur donnant les clés pour se déplacer sans se mettre en danger ;
- de donner aux élèves des habitudes de mobilité douces qu'ils seront ensuite plus à même de reproduire.

## Développer les pédibus

à partir de 2017

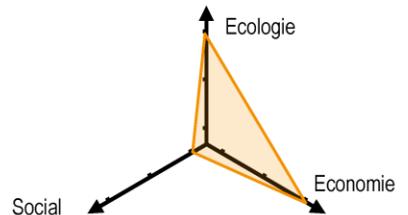
Le « pédibus » est un groupe d'élèves, encadré par des adultes, qui suit un itinéraire précis pour emmener des écoliers jusqu'à l'école, en s'arrêtant à des points d'arrêts prédéfinis, au plus proche du domicile des enfants. Il est encadré par des adultes bénévoles, souvent des parents d'élèves, qui s'organisent pour effectuer l'accompagnement à tour de rôle. La mise en place d'un pédibus suit les étapes suivantes :

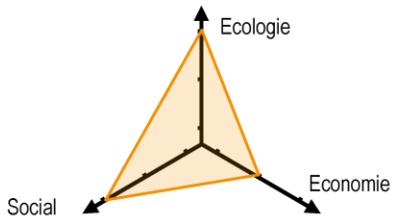
- la réalisation d'un diagnostic simple, pour comprendre les modes de déplacement actuels des parents pour la dépose-reprise des enfants, connaître la sensibilité par rapport au sujet, repérer les problèmes de circulation à proximité de l'école, repérer les lieux principaux d'habitation, les itinéraires adaptés et leur qualité et sécurité...
- la mise en place de lignes en commençant par une expérimentation sur quelques semaines, en organisant les itinéraires, le planning des accompagnants...
- l'évaluation de la réussite du projet (nombre d'enfants, accompagnateurs, ...),
- la mise en œuvre d'ajustements et de mesures de communication pour pérenniser le projet et l'adapter aux besoins.

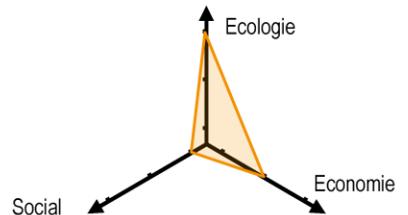
L'implication des parents dans le projet conditionne sa réussite, ce qui peut nécessiter de re-mobiliser régulièrement les équipes, d'impliquer éventuellement d'autres bénévoles... L'organisation en amont des plannings, la gestion des imprévus, peut être confiée à un coordinateur, idéalement interne à l'école.

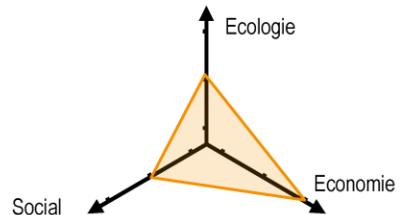
La cellule de management de la mobilité peut intervenir dans le cadre d'un accompagnement à la réalisation du diagnostic, à l'organisation du projet, et pour la réalisation des actions de sensibilisation auprès des parents et des élèves.

L'ADEME de Basse-Normandie a réalisé un Guide Pratique pour la réussite des projets de « Carapatte », équivalent des pédibus évoqués ici, et des « Caracycles », qui fonctionnent sur le même principe mais à vélo. La plupart des éléments repris ici sont issus de ce guide, téléchargeable sur le site de l'ADEME Base Normandie, dans la section « Médiathèque » : <https://basse-normandie.ademe.fr/mediatheque>

N° 6.1		Optimiser le fonctionnement du réseau routier	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019	<b>Porteur(s)</b> CASDDB – Département
			<b>Partenaire(s)</b> BA113 – Commune de Moëslains SNCF – CASDDB
<b>Présentation générale de l'action</b> <b>Etudier l'opportunité et la faisabilité de l'optimisation des accès à la base aérienne</b>		2017 – 2019	<b>Estimation des coûts (TTC)</b> <i>Ingénierie interne</i>
Premier employeur de l'agglomération, la Base Aérienne accueille 2'000 salariés, dont 1'500 effectuent quotidiennement la navette domicile-travail pour venir y travailler. La pose de compteurs sur les accès à la BA a mis en avant : <ul style="list-style-type: none"> <li>un trafic journalier de près de 2'200 véhicules/jours, qui utilisent à 90% l'accès principal, par Moëslains;</li> <li>des heures de pointes d'environ 550 véhicules, entrant sur la base aérienne entre 7h et 9h le matin et sortant de la base aérienne entre 17h et 18h le soir.</li> </ul> Les retours d'usagers font principalement ressortir un trafic ralenti le matin en traversée de Moëslains.			<b>Périmètre d'action</b> Moëslains / Saint-Dizier
Une étude plus précise des conditions d'accès à la base doit permettre : <ul style="list-style-type: none"> <li>d'identifier les points de blocages (fonctionnement des carrefours, entrée de la base et contrôle des identités, hyper-pointes de trafic...), aux heures de pointe ;</li> <li>de proposer si nécessaire des optimisations du réseau routier (mode de gestion et aménagement des carrefours) ;</li> <li>de proposer si besoin des adaptations sur le fonctionnement de la Base Aérienne (adaptation des horaires de service des employés de la base, amélioration des contrôles d'identité, incitation à l'usage des transports collectifs et au covoiturage...) en lien avec l'action 2.2.</li> </ul>			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Programmer la sécurisation du PN 22</b>		2017 – 2019	<b>Action(s) conjointe(s)</b> -
Le passage à niveau N°22 est le dernier passage à niveau restant sur la commune de Saint-Dizier et est classé comme préoccupant par Réseau Ferré de France. Il est principalement utilisé pour la desserte des zones d'activités proches (parcs d'activités des Trois Fontaines, du Clos Saint-Jean, de la Tambourine et Jeanne d'Arc). Sa suppression implique la restructuration du réseau routier proche dans son ensemble, dans la mesure où le Pont de la RD635, sur lequel se reporterait le trafic, est dans un état préoccupant et ne peut supporter le trafic supplémentaire que cette suppression apporterait. Des études d'impact ont été réalisées en 2013 et 2014, et ont abouti à la proposition de 5 variantes chiffrées. Sous maîtrise d'ouvrage RFF et Ville de Saint-Dizier, la programmation de la réalisation du projet doit être engagée à court terme.			

<b>N° 6.2</b>		<b>Valoriser le covoiturage</b>	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A :</b> Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B :</b> Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C :</b> Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 Après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB / Département
			<b>Partenaire(s)</b> ADEVA Pays Vitryat
<b>Présentation générale de l'action</b> Le covoiturage, partage d'un trajet entre un conducteur et des passagers avec participation de ces derniers aux frais de transport, est un mode de déplacement en développement. Principalement utilisé aujourd'hui pour réduire les frais liés à l'usage individuel de la voiture sur des trajets longues distances (par la plateforme Blablacar notamment) et par des passagers souvent jeunes, le covoiturage présente un potentiel de développement important : vers d'autres types de trajets (domicile-travail par exemple), et pour une cible d'usagers plus large. Les actions du PDU favorisent son développement à travers l'animation et la communication autour du dispositif ainsi que la création d'un réseau d'aires de covoiturage.			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> <i>Ingénierie interne</i>
<b>Identifier les freins à la pratique du covoiturage et lancer des actions de communication pour valoriser les outils nationaux et départementaux existants</b> <span style="float: right;">A partir de 2017</span>			<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'Agglomération
La réalisation d'un diagnostic sur le territoire doit permettre d'identifier les freins et les atouts au développement de la pratique, qu'ils soient liés à une mauvaise connaissance de son fonctionnement, à des freins sociaux, à ses contraintes intrinsèques (horaires, confort, assurance d'un trajet retour...), à la morphologie du territoire, .... Ce diagnostic permettra de lancer des campagnes de communication adaptées pour valoriser les solutions de covoiturage pertinentes par rapport aux besoins des habitants, et désamorcer les craintes en valorisant les apports pour l'usager.			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Engager une réflexion sur la valorisation des aires existantes et sur l'opportunité de créer des aires de covoiturage complémentaires</b> <span style="float: right;">2020 - 2024</span>			<b>Action(s) conjointe(s)</b> Actions 2.1 ; 2.2
Trois points de rassemblement sont aujourd'hui utilisés comme aires de covoiturage : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ la gare SNCF de Saint-Dizier (parking identifié),</li> <li>■ sur la RN4 : à l'Ouest de Saint Dizier sur le parking du restaurant relais des Nations ;</li> <li>■ sur la RN4, à l'Est de Saint Dizier sur l'avenue Jean Pierre Timbaud.</li> </ul> Ces deux derniers points posent aujourd'hui des problèmes de sécurisation.		La réflexion à mener doit permettre : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ d'identifier les mesures à réaliser pour valoriser et sécuriser les aires de covoiturage existantes par la signalisation verticale (panneaux, fléchage...), le réaménagement des accès aux parkings, l'installation de services, ...</li> <li>■ d'étudier les besoins complémentaires en aires de covoiturage, notamment en lien avec les autres pôles du territoire et l'échelle départementale.</li> </ul>	

N° 6.3		Inciter à l'usage de véhicules plus propres	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024 Après 2024	<b>Porteur(s)</b> CASDDB – Département – Région
			<b>Partenaire(s)</b> Région – Communes
<b>Présentation générale de l'action</b> L'automobile électrique, dont le potentiel se confirme en France avec une croissance de près de 20% en 2014, présente plusieurs avantages pour l'amélioration du milieu urbain, entre autre par la suppression des émissions de particules polluantes et la réduction des nuisances sonores et olfactives. Les actions du PDU favorisent son développement à travers l'animation et la communication autour du dispositif ainsi que la création d'une stratégie de déploiement de bornes de recharge.			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> <i>Communication : inclus dans le management de la mobilité</i> Etude de diagnostic et stratégie : 54'000€
<b>Lancer des actions de communication</b> La réalisation d'actions de communication, pilotées par le management de la mobilité et en partenariat éventuel avec les entreprises de vente de véhicules électriques, permettra de faire connaître ce type de véhicules et d'informer les habitants sur les aides existantes pour l'achat d'un véhicule propre (bonus écologique voiture électrique ou hybride par exemple).		A partir de 2017	<b>Périmètre d'action</b> Communauté d'agglomération
<b>Etablir un diagnostic et une stratégie pour la mise en place de bornes de recharge électriques</b> La disponibilité de bornes de recharges sur le territoire en dehors du domicile est un élément important pour valoriser l'usage des véhicules électriques, et inciter à l'investissement en offrant les infrastructures adaptées. La réalisation d'un diagnostic doit permettre d'évaluer les besoins et les opportunités de développement pour le réseau de bornes sur l'agglomération. La stratégie doit préciser : <ul style="list-style-type: none"> <li>les emplacements à aménager pour l'implantation de bornes et leur hiérarchisation ;</li> <li>le type de bornes à planter en fonction de la localisation, des usagers... ;</li> <li>la structure juridique accompagnant leur mise en œuvre ;</li> <li>la tarification pour l'utilisateur ;</li> <li>la mise en place éventuelle de systèmes de réservations des bornes ;</li> <li>le bilan financier.</li> </ul>		2020 – 2024	<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
			<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 2.1 : management de la mobilité

N° 6.4		Optimiser l'organisation du stationnement	
<b>Axes stratégiques concernés</b> <b>Axe A</b> : Réduire la dépendance primaire à l'automobile <b>Axe B</b> : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés <b>Axe C</b> : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports		<b>Horizon</b> 2017 – 2019 2020 – 2024	<b>Porteur(s)</b> Ville de St Dizier / Ville de Wassy
			<b>Partenaire(s)</b> -
<b>Présentation générale de l'action</b> En centre-ville, la politique de stationnement est un outil qui doit accompagner une politique de mobilité globale. Elle doit répondre aux enjeux suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>favoriser la rotation du stationnement</b> à proximité des commerces, en favorisant le stationnement de courte durée ;</li> <li>■ <b>favoriser et organiser le stationnement des résidents</b>, en leur offrant des tarifications adaptées et en organisant leur stationnement sur des périmètres ou des temporalités qui limitent les conflits avec les usages commerciaux ;</li> <li>■ <b>accompagner une politique de partage et de valorisation de l'espace public</b> en réaffectant une partie de l'espace dédié au stationnement à des usages plus qualitatifs et/ou alternatifs à l'automobile.</li> </ul> Les actions du PDU tendent à réorganiser le stationnement dans les centres-villes des deux pôles de l'agglomération, en respectant les enjeux identifiés.			<b>Estimation des coûts (TTC)</b> Saint-Dizier : 18'000 € Wassy : 12'000 €
<b>Etudier la réorganisation du stationnement dans le centre-ville de Saint-Dizier</b>		2017 – 2019	<b>Périmètre d'action</b> Saint-Dizier – Wassy
L'étude de stationnement doit permettre de définir, sur la base d'un diagnostic précis de l'offre et de la demande actuelle, les principes de la politique de stationnement sur le centre-ville de Saint-Dizier : le périmètre réglementé, le zonage et les durées maximales de stationnement autorisé, la tarification et le traitement des régimes spécifiques (résidents notamment). Elle doit également définir la stratégie de contrôle du stationnement réglementé. Les principes définis devront être cohérents avec les enjeux cités ci-avant.  L'étude de stationnement sur le centre-ville devra intégrer les enjeux liés au projet Saint-Dizier 2020, qui inclut des suppressions et reports de poches de stationnement à intégrer à la politique de stationnement à terme.			<b>Contribution aux enjeux de développement durable</b> 
<b>Etudier la réorganisation du stationnement à Wassy..</b>		2020 – 2024	<b>Action(s) conjointe(s)</b> Action 5.1 ; 7.1
Le stationnement n'est aujourd'hui pas réglementé dans le centre-ville de Wassy. Les retours d'usagers laissent entendre des conflits d'usages, notamment dans le centre-ville où se concentrent les enjeux de stationnement. Sur le même principe que l'étude du stationnement dans le centre-ville de Saint-Dizier, l'étude devra intégrer les enquêtes permettant de comprendre le fonctionnement actuel de l'offre, pour proposer un plan de stationnement pertinent et favoriser la rotation devant les commerces.			

**N° 7.1**

**Adapter le système des livraisons en centre-ville de Saint Dizier**

**Axes stratégiques concernés**

**Axe A :** Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B :** Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C :** Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

<b>B</b>
<b>C</b>

**Horizon**

2017 – 2019

**Porteur(s)**

Ville de St Dizier

**Partenaire(s)**

-

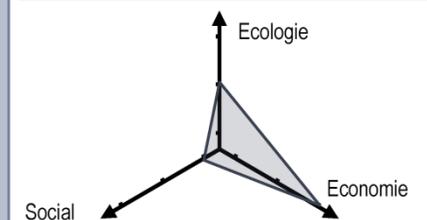
**Estimation des coûts (TTC)**

*Inclus dans le management de la mobilité*

**Périmètre d'action**

-

**Contribution aux enjeux de développement durable**



**Action(s) conjointe(s)**

Actions 6.4 ; 2.1

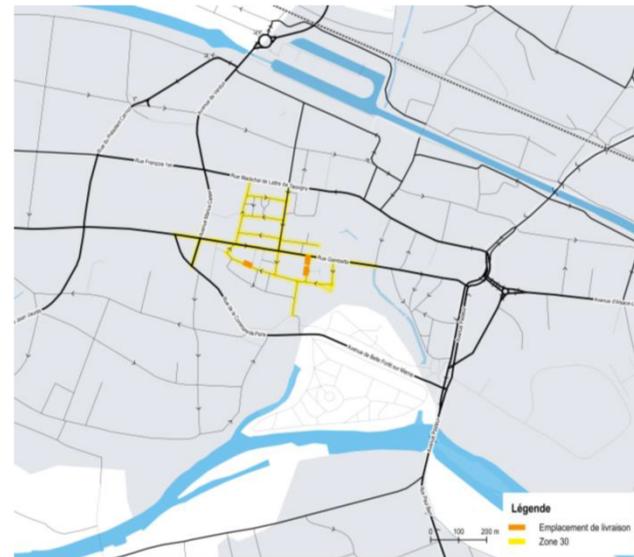
**Présentation générale de l'action**

Sur le centre-ville de Saint-Dizier, en zone 30, les livraisons sont aujourd'hui interdites entre 10h et 19h (arrêté municipal du 13 avril 1999).

Trois zones de livraisons sont créées par arrêté municipal (réservées aux livraisons et stationnement limité à ½ heure) :

- deux sont situées rue Marie Stuart ;
- une est située rue du Dr Mougeot.

Dans la pratique, les places situées rue Marie Stuart sont marquées, mais situées devant des sorties de parking, et peu larges : elles sont très peu utilisées. Rue du Dr Mougeot, l'emplacement est inexistant. Les livraisons se font devant les commerces, et parfois en dehors des horaires autorisés.



**Rencontrer les commerçants pour identifier les problèmes dans le centre-ville de Saint-Dizier**

2017 – 2019

La tenue d'une réunion d'échange avec les commerçants du centre-ville doit permettre :

- d'identifier les problématiques de fonctionnement actuel des livraisons : emplacement des arrêts réservés, nombre, horaires, ... ;
- préciser les besoins.

Cette réunion peut être mutualisée avec l'étude stationnement (action 6.4).

**Organiser les livraisons**

A partir de 2017

Mettre en place une politique de livraison selon les problématiques identifiées, avec notamment la possibilité d'adapter les plages de livraison autorisées, ou de créer, si nécessaire, des aires de stationnement adaptées.

## N° 7.2

## Améliorer le stationnement poids lourds

## Axes stratégiques concernés

**Axe A** : Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B** : Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C** : Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

## Horizon

2017 – 2019

## Porteur(s)

Ville de St Dizier

## Partenaire(s)

CASDDB – DDT – DREAL

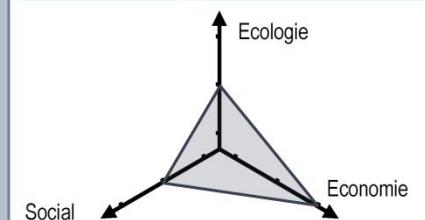
## Estimation des coûts (TTC)

Ingénierie interne

## Périmètre d'action

-

## Contribution aux enjeux de développement durable



## Action(s) conjointe(s)

Actions 5.2

## Présentation générale de l'action

Deux enjeux de stationnement poids lourds (hors livraison) sont à distinguer sur l'agglomération :

■ **le stationnement des poids-lourds en transit par le territoire, qui stationnent sur l'agglomération pour le repos des conducteurs**

La zone commerciale du Chêne Saint Amand est particulièrement touchée par ce phénomène, et ce malgré la présence d'une aire de régulation à l'Est de Saint-Dizier le long de la RN4 (accessible pour les poids-lourds circulant de l'Est vers l'Ouest, voir photo aérienne-ci contre) et d'une station-service à l'Ouest de Saint-Dizier qui dispose de quelques places de stationnement poids-lourds, dans les deux sens de circulation ;

■ **le stationnement des conducteurs de poids-lourds et de cars (cars scolaires, cars TER...) qui habitent sur l'agglomération, et qui cherchent à stationner au plus proche de chez eux.**



Aire de stationnement poids-lourds à 10 km à l'Est de Saint-Dizier, d'une capacité de 40 poids-lourds environ (vue aérienne : Géoportail)

**Etudier l'optimisation du stationnement poids lourd pour réduire les nuisances, notamment par des évolutions réglementaires et des aménagements légers d'espaces publics**

2017 – 2020

- effectuer un diagnostic précis en localisant le stationnement gênant sur l'agglomération, en quantifiant la demande et précisant les type d'usagers suivant les deux typologies ci-dessus ;
- définir et hiérarchiser les actions à mener pour limiter les nuisances : aménagement de voirie pour limiter le stationnement gênant, création et sécurisation d'aires de stationnement poids lourd, renforcement du contrôle pour limiter le stationnement sauvage, ...

N°8.1
Réduire le nombre de points noirs de collision faune – véhicule

**Axes stratégiques concernés**

**Axe A :** Réduire la dépendance primaire à l'automobile

**Axe B :** Inscrire la mobilité dans la redynamisation du territoire en développant les modes les plus adaptés

**Axe C :** Optimiser le fonctionnement des systèmes de transports

C

**Horizon**

2017 – 2020

**Porteur(s)**

CASDDB

**Partenaire(s)**

-

**Estimation des coûts (TTC)**

15'000 €

**Périmètre d'action**

Communauté d'agglomération

**Contribution aux enjeux de développement durable**

**Action(s) conjointe(s)**

-

**Présentation générale de l'action**

Pour réaliser leur cycle de vie (se nourrir, se reproduire, etc.), les espèces animales ont besoin de se déplacer. Les infrastructures routières représentent un facteur important de fragmentation de leurs habitats. En cohérence avec les politiques de préservation de la trame verte et bleue et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Champagne-Ardenne, l'amélioration de la connaissance du caractère fragmentant des infrastructures permet à terme une meilleure préservation des continuités écologiques.

2017 – 2020

**Identifier les zones à enjeu vis-à-vis du risque de collision faune – véhicule en diagnostiquant les points noirs de collision ainsi que les potentielles continuités écologiques à rétablir**

La réalisation d'un diagnostic doit à la fois permettre d'identifier les points noirs de collision ainsi que les potentiels obstacles à la faune n'occasionnant pas de collisions. Ce diagnostic ne doit pas se limiter aux seuls infrastructures routières mais à tous les obstacles possibles pour la faune (canaux, réseaux électriques, etc.).

La méthode pourra s'appuyer sur le protocole de recensement des collisions entre la faune sauvage et les véhicules du Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN) déjà utilisé par la DIR-Est.

Ce diagnostic permettra de proposer un plan d'actions localisées. Les actions pourront être à titre d'exemple la fermeture temporaire de route pendant des périodes de migration, la réalisation de passages à faune associée à la pose de clôtures le long d'infrastructures accidentogènes.

## IV.2 Synthèse des actions du PDU

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble des fiches actions présentées dans le chapitre précédent.

Il précise notamment, pour chaque action :

- les axes stratégiques concernés ;
- les porteurs et partenaires de l'action ;
- les horizons de réalisation, ainsi que l'année de démarrage (valeur indicative utilisée pour l'analyse financière du plan d'action) ;
- les estimations des coûts de chacune des actions.

PROPOSITIONS D'ACTIONS - PDU Saint-Dizier - avril 2016		Stratégie			Porteur(s)	Partenaire(s)	Horizons de réalisation			Action chapeau	Remarques	Coûts CASDDB		Année de démarrage	COUT hors CASDDB	
		A	B	C			CT	MT	LT			Coût total (TTC)	Coût de fonctionnement annuels (TTC)			
1	<b>Urbanisme et transport</b>															
	<b>Limiter l'étalement urbain et la périurbanisation (AEU)</b>	x	x	x												
1.1	Garantir l'articulation des documents d'urbanisme avec le PDU (PLH, PLUi, SCOT notamment) en intégrant les enjeux de mobilité				CASDDB	Syndicat Mixte du Nord Haute-Marne										
	Urbaniser prioritairement dans les secteurs les mieux équipés et mieux desservis tout en respectant les équilibres territoriaux				CASDDB											
	Encourager la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle (en lien avec le PLH et PLUi)				CASDDB											
2	<b>Communication et coordination</b>															
	<b>Développer des outils de coordination et de sensibilisation</b>	x	x	x												
2.1	Mettre en place un management de la mobilité : piloter, informer, sensibiliser				CASDDB	Région Départements							80'000 €	2017		
	Créer une maison de la mobilité				CASDDB										2024	
	<b>Sensibiliser les entreprises et leurs employés</b>		x													
2.2	Développer un outil d'aide à l'information sur la mobilité à destination des entreprises				CASDDB	MEDEF, parc de références (association 3 fontaines), BA113, CCI, entreprises				2.1				2017		
	Engager une réflexion en collaboration avec les entreprises, notamment le Parc de référence et la base aérienne				CASDDB					2.1					2017	

LISTE DES ACTIONS	Stratégie			Porteur(s)	Partenaire(s)	Horizons de réalisation			Action chapeau	Remarques	Coûts CASDDB (TTC)		Année de démarrage	COUT hors CASDDB
	A	B	C			CT	MT	LT			Coût total	Coût de fonctionnement annuels		
<b>3 Services et nouvelles formes de mobilité</b>														
<b>Aider au développement de la solidarité de voisinage</b>	x													
Favoriser le transport solidaire (association, covoiturage de proximité, ...)				CASDDB	Associations solidaires				2.1				2017	
Engager une réflexion sur le développement de l'autostop organisé				CASDDB	Région départements						12'000 €		2019	
Mettre en place un système d'autostop organisé				CASDDB	Région départements associations						12'000 €	6'000 €	2020	
<b>Développer les services de proximité (AEU)</b>	x	x												
Etablir un diagnostic des besoins en services de proximité, une stratégie de développement et un plan d'actions				CASDDB	Syndicat mixte Nord Haute Marne						18'000 €		2018	
Encourager la mise en place de micros-services fixes et/ou de services à domicile/itinerants (selon plan d'actions)				CASDDB	Syndicat mixte Nord Haute Marne, communes				2.1			80'000 €	2020	
<b>Valoriser la plateforme Mobilité Pour Plus de Liberté (MPDL)</b>	x	x												
Poursuivre le soutien apporté à l'association, et développer la communication et valoriser son rôle dans le management de la mobilité				CASDDB	plateforme MPDL							10'000 €	2017	
<b>Développer l'auto-partage</b>	x	x	x											
Etudier l'opportunité de développer une offre d'auto-partage publique et/ou privée				CASDDB	Région, entreprises, bailleurs sociaux						36'000 €		2019	
Promouvoir l'auto-partage entre particuliers				CASDDB	Entreprises privées				2.1				2017	
<b>Développer les services vélo</b>	x	x	x											
Expérimenter un service de location de vélos				CASDDB	office du tourisme, loueurs privés						25'000 €	10'000 €	2018	
Poursuivre les actions de formation vélo, notamment à destination des scolaires				CASDDB	Education Nationale, communes				2.1				2017	
<b>Développer des services pour l'activité touristique et l'événementiel</b>		x												
Desservir les activités touristiques et les événements culturels en transports collectifs				CASBDB	Office du tourisme du Der, Syndicat Mixte du Lac du Der,				4.6				2019	
Développer les services mobilité à la halte fluviale				CASDDB	SNCF, EPCC « Les trois scènes » et « Bords de scènes				2.1 ; 3.5				2018	
Développer une offre de stationnement adaptée pour les camping-cars				CASDDB					4.3					

4 Transports collectifs																								
<b>Optimiser les réseaux voyageurs existants</b>																								
4.1	Poursuivre la desserte en transports collectifs actuelle, en y incluant la desserte des communes proches											CASDDB								140'000 €	2017			
	Etudier la possibilité de répondre aux besoins spécifiques de la Base Aérienne et Bois l'Abbesse par des adaptations du réseau voyageur											CASDDB	BA 113, Bois l'Abbesse								0 €		2017	
	Etudier l'amélioration des performances des bus											CASDDB								48'000 €		2020		
	Valoriser et développer le système d'information voyageur											CASDDB								60'000 €		2021		
	Engager une réflexion pour une transition vers du matériel roulant propre											CASDDB								0 €		2020		
	Etudier une optimisation de l'offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et la gare Meuse TGV											Région Grand Est	CASDDB											
<b>Optimiser les réseaux scolaires</b>																								
4.2	Engager une réflexion sur l'optimisation de la desserte scolaire et sur l'ouverture des lignes à tous les usagers											CASDDB	Département							24'000 €		2017		
<b>Faciliter l'intermodalité</b>																								
4.3	Créer un pôle intermodal en gare de Saint-Dizier											ville de Saint-Dizier	Département, Région Grand Est, Etat (FNADT), GIP Haute-Marne									2017	4'500'000 €	
	Etudier l'interopérabilité des billettiques											Région Grand Est	Départements CASDDB											
<b>Déployer un réseau de transports collectifs péri-urbain</b>																								
4.4	Expérimenter une offre de transports collectifs à la demande											CASDDB								300'000 €		2017		
	Etudier l'opportunité du développement d'une offre de transport à la demande, notamment pour les communes rurales											CASDDB	Conseil départemental				2.1			48'000 €		2017		
<b>Améliorer l'accès des PMR au réseau de transports collectifs</b>																								
4.5	Rendre accessibles les arrêts de transports collectifs											Communes	CASDDB									2017	635'000 €	
	Rendre accessible l'ensemble du matériel roulant											CASDDB											2017	
	Mettre en accessibilité prioritairement l'espace public autour des arrêts de transport collectif les plus utilisés											ville de Saint-Dizier	département										2017	
	Poursuivre une concertation avec les associations											CASDDB	Associations				2.1						2017	
<b>Desservir les pôles touristiques et les événements culturels</b>																								
4.6	Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et le Lac du Der											CASDDB	Office du tourisme du Der, Syndicat Mixte du Lac du Der, SNCF							12'000 €		2019		
	Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs en lien avec les événements culturels du territoire											CASDDB	Office du tourisme du Der, Syndicat Mixte du Lac du Der, SNCF				2.1			12'000 €		2019		

LISTE DES ACTIONS	Stratégie			Porteur(s)	Partenaire(s)	Horizons de réalisation			Action chapeau	Remarques	Coûts CASDDB (TTC)		Année de démarrage	COUT hors CASDDB
	A	B	C			CT	MT	LT			Coût total	Coût de fonctionnement annuels		
<b>5 Vélo, marche à pied et espaces publics</b>														
<b>Améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics (AEU)</b>	x	x												
5.1 Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine du centre urbain de Saint-Dizier, en accompagnement du projet Saint-Dizier 2020				Ville de Saint-Dizier	CASDDB									
Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine des centres-bourgs				Communes	CASDDB									
Réaliser le PAVE dans les communes				Communes	CASDDB									
<b>Mieux gérer la cohabitation avec les automobiles (AEU)</b>			x											
5.2 Etablir un plan de hiérarchisation, de partage de voirie et de modération des vitesses à Saint-Dizier				Ville de Saint-Dizier	Département Haute Marne								2018	36'000 €
Etablir un plan d'apaisement des vitesses sur les secteurs sensibles (traversées de bourgs, écoles, arrêts de transports collectifs)				CASDDB	Départements						18'000 €		2018	
Création d'un observatoire de l'accidentologie				CASDDB	Etat – Départements				2.1				2017	
<b>Définir et mettre en œuvre une stratégie globale de mobilité cyclable à Saint-Dizier</b>	x		x											
5.3 Etablir un schéma directeur cyclable : itinéraires, stationnement et communication				Ville de Saint-Dizier	Départements CASDDB								2018	18'000 €
Mettre en œuvre les aménagements préconisés dans le schéma directeur cyclable				Ville de Saint-Dizier	Départements CASDDB				3.5	Budget en fonction du schéma directeur établi			2019	
<b>Développer les aménagements cyclables longue distance</b>		x	x											
5.4 Aménager une liaison Wassy – Lac du Der				CASDDB							1'100'000 €		2017	
Etablir un schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération				CASDDB	Offices du Tourisme, Agences Départementales du Tourisme, Région, VNF				3.6		18'000 €		2018	
<b>Valoriser la marche pour les déplacements domicile-étude</b>			x											
5.5 Développer les pédibus				CASDDB / Communes	écoles, associations de parents d'élèves				2.1				2017	

LISTE DES ACTIONS	Stratégie			Porteur(s)	Partenaire(s)	Horizons de réalisation			Action chapeau	Remarques	Coûts CASDDB (TTC)		Année de démarrage	COUT hors CASDDB
	A	B	C			CT	MT	LT			Coût total	Coût de fonctionnement annuels		
<b>6 Automobile et stationnement</b>														
<b>Optimiser le fonctionnement du réseau routier</b>			x											
6.1 Etudier l'opportunité et la faisabilité de l'optimisation des accès à la base aérienne				CASDDB	Base aérienne commune de Moëslains					Ingénierie interne	0 €		2018	
Programmer la sécurisation du PN 22				Départements	SNCF / CASDDB					Ingénierie interne			2019	
<b>Valoriser le covoiturage</b>	x		x											
6.2 Identifier les freins à la pratique du covoiturage et lancer des actions de communication pour valoriser les outils nationaux ou départementaux existants				CASDDB					2.1				2017	
Engager une réflexion sur la valorisation des aires existantes et sur l'opportunité de créer des aires de covoiturage complémentaires				CASDDB / département					2.2	Ingénierie interne	0 €		2021	
<b>Inciter à l'usage de véhicules plus propres</b>			x											
6.3 Lancer des actions de communication				CASDDB Département Région					2.1				2017	
Etablir un diagnostic et une stratégie pour la mise en place de bornes de recharge électriques				CASDDB	Région communes						54'000 €		2021	
<b>Optimiser l'organisation du stationnement</b>		x	x											
6.4 Etudier la réorganisation du stationnement dans le centre-ville de Saint-Dizier				Ville de Saint-Dizier					5.1					18'000 €
Etudier la réorganisation du stationnement à Wassy				Ville de Wassy					5.1					12'000 €
<b>7 Transport de marchandises</b>														
<b>Adapter le système des livraisons en centre-ville</b>		x	x											
7.1 Rencontrer les commerçants pour identifier les problèmes dans le centre-ville de Saint-Dizier				Ville de Saint-Dizier					6.4 ; 2.1					
Organiser les livraisons				Ville de Saint-Dizier					6.4					
<b>Améliorer le stationnement poids-lourds</b>			x											
7.2 Etudier l'optimisation du stationnement poids lourd pour réduire les nuisances, notamment par des évolutions réglementaires et des aménagements légers d'espaces publics				Ville de Saint-Dizier	CASDDB DDT - DREAL				5.2	Ingénierie interne			2018	0 €
<b>8 Environnement et biodiversité</b>														
<b>Réduire le nombre de points noirs de collision faune – véhicule (AEU)</b>			x											
8.1 Identifier les zones à enjeu vis-à-vis du risque de collision faune – véhicule en diagnostiquant les points noirs de collision ainsi que les potentiels continuités écologiques à rétablir				CASDDB							18'000 €		2019	

## IV.3 Analyse financière du plan d'actions pour l'agglomération

### IV.3.1 Analyse des coûts à court terme pour l'agglomération

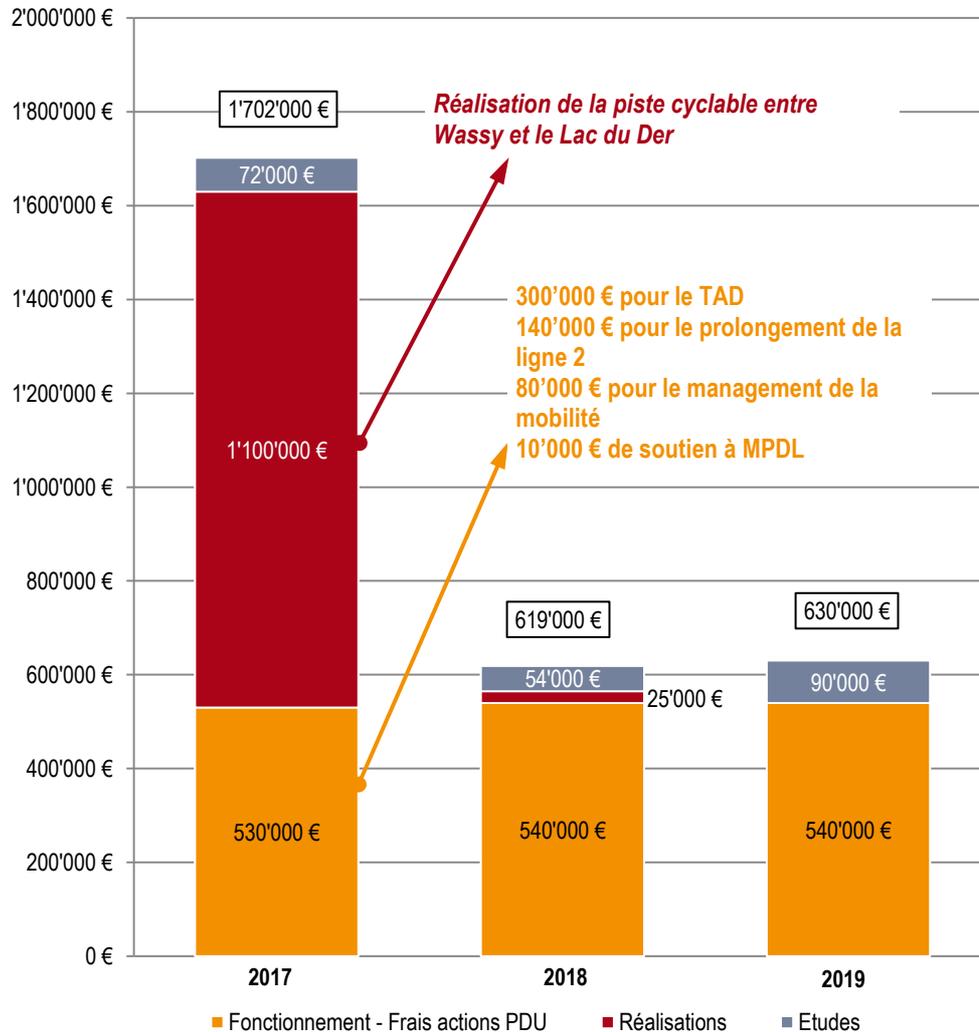
Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des actions portées par l'agglomération prévues à court terme, soit entre 2017 et 2019, selon le plan d'actions présenté précédemment :

		2017		2018		2019	
ETUDES	24'000 €	Optimisation des réseaux scolaires	18'000€	Diagnostic des besoins en services de proximité	12'000€	Réflexion sur l'autostop organisé	
					36'000€	Autopartage public : étude d'opportunité	
	48'000 €	Etude d'opportunité pour la mise en place d'un Transport à la Demande	18'000€	Plan d'apaisement des vitesses dans les secteurs sensibles	12'000€	Etude pour la mise en place d'une offre TC entre Saint-Dizier et le Lac du Der	
					12'000€	Etude pour la desserte TC des événements culturels du territoire	
					18'000€	Schéma Directeur Cyclable	18'000€
REALISATIONS	1'100'000€	Liaison cyclable Wassy – Lac du Der					
	1'840'000€ *	Renouvellement du matériel roulant pour l'accessibilité PMR (DSP) *	25'000€	Achat des vélos de location			
FRAIS DE FONCTIONNEMENT liés directement aux actions du PDU	Existants	10'000 €	MPDL	10'000 €	MPDL	10'000 €	MPDL
	Nouvelles actions	80'000 €	Management de la mobilité	80'000 €	Management de la mobilité	80'000 €	Management de la mobilité
		140'000 €	Prolongement de la ligne 2 vers Chancenay – supplément aux coûts actuels de la DSP	140'000 €	Prolongement de la ligne 2 vers Chancenay	140'000 €	Prolongement de la ligne 2 vers Chancenay
		300'000 €	TAD entre Wassy et Saint-Dizier	300'000 €	TAD entre Wassy et Saint-Dizier	300'000 €	TAD entre Wassy et Saint-Dizier
		-	-	10'000€	Fonctionnement de la location de vélos	10'000€	Fonctionnement de la location de vélos

Tableau 23 – Détail des actions portées par l'agglomération et prévues à court terme (coût TTC)

\*Les investissements liés au renouvellement du matériel roulant en 2017, avec le renouvellement de la DSP, ne sont pas inclus dans la suite de l'analyse financière.

Hors coûts de renouvellement du matériel roulant pour l'accessibilité PMR, prévu en 2017 pour 1'840'000 € TTC, le coût TTC cumulé de ces actions est présenté dans le graphique ci-dessous :



**Figure 65 – Analyse des coûts TTC à court terme (2017 – 2019) des actions du PDU pour l'agglomération<sup>66</sup>**

En excluant le coût de la piste cyclable entre Wassy et le Lac du Der, déjà budgété, le coût des actions PDU pour l'agglomération est du même ordre de grandeur sur les trois années, en augmentant légèrement d'une année sur l'autre :

- 602'000 € en 2017 ;
- 619'000 € en 2018 (+ 2,8%) ;
- 630'000 € en 2019 (+ 1,8%).

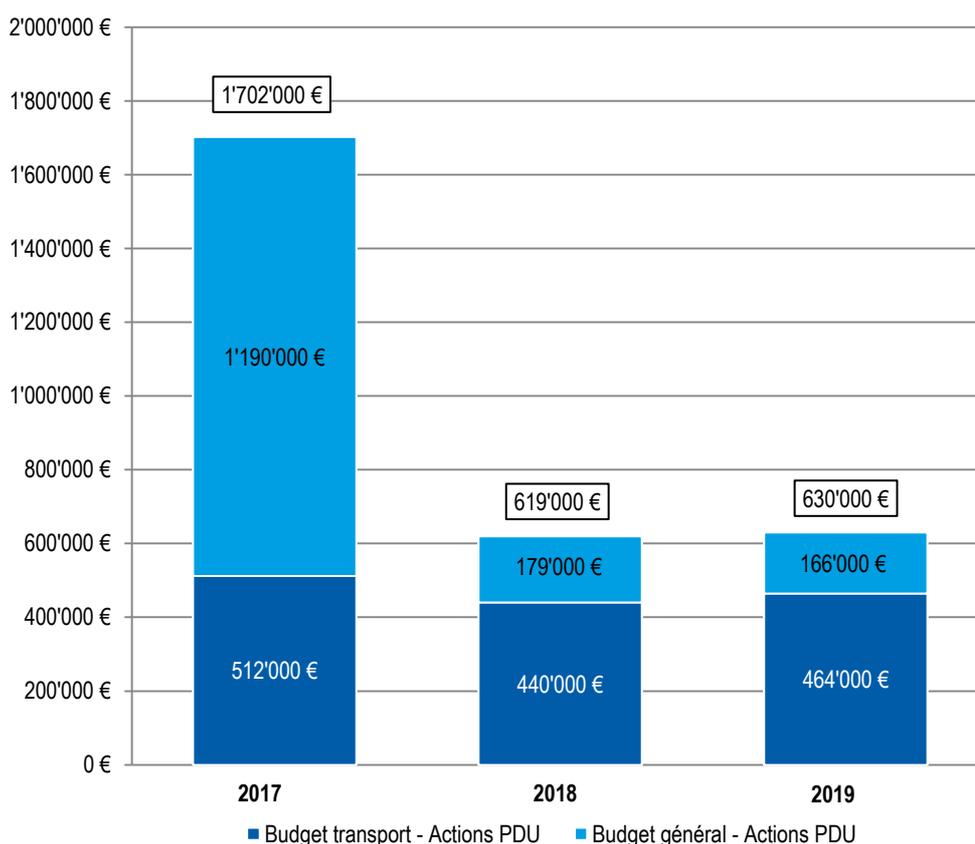
<sup>66</sup> Hors coûts de renouvellement du matériel roulant pour l'accessibilité PMR, prévu en 2017 pour 1'840'000 € TTC.

Une partie des actions "court terme" peut être affectée au budget transport :

- les frais de fonctionnements suivants :
  - le prolongement de la ligne 2 du réseau TICEA vers Chancenay ;
  - la mise en place d'une ligne de transport à la demande entre Wassy et Saint-Dizier ;
- les études suivantes :
  - en 2017 : l'optimisation des réseaux scolaires et l'étude d'opportunité du TAD sur l'ensemble de l'agglomération ;
  - en 2018 : aucune étude relèvement du budget transport ;
  - en 2019 : l'étude pour la mise en place d'une offre de transport collectif entre Saint-Dizier et le Lac du Der et l'étude pour la desserte des événements culturels du territoire.

**L'impact du coût lié à ces actions spécifiques sur le budget transport est présenté en annexe 6.**

L'histogramme ci-dessus présente la répartition des coûts TTC des actions PDU selon le budget auquel elles sont affectées a priori.



**Figure 66 – Répartition des coûts (TTC) des actions PDU court terme selon le budget concerné<sup>67</sup>**

<sup>67</sup> Hors coûts de renouvellement du matériel roulant pour l'accessibilité PMR, prévu en 2017 pour 1'840'000 € TTC.

### IV.3.2 Analyse des coûts à moyen et long terme pour l'agglomération

Après 2020, les coûts TTC des actions PDU portées par l'agglomération sont les suivants :

- **Coûts de fonctionnement annuel à partir de 2020 : 2'939'200 € TTC** dont :
  - frais de fonctionnement actuels<sup>68</sup> : 2'321'200 € :
    - 1'303'200 € de DSP ;
    - 11'000 € pour la ligne du SMITCAR ;
    - 942'000 € pour le transport scolaire ;
    - 55'000 € de frais divers pour le budget transport ;
    - 10'000 € pour le soutien à MPDL ;
  - Coût des actions mises en place au court terme et poursuivies au moyen et long terme : 530'000 € / an :
    - 140'000 € pour le prolongement de la ligne 2 vers Chancenay (frais supplémentaire sur la DSP) ;
    - 300'000 € pour la mise en place d'une ligne de TAD entre Wassy et Saint-Dizier ;
    - 80'000 € pour la mise en place du management de la mobilité ;
    - 10'000 € pour la location de vélos ;
  - Actions mise en place moyen et long terme : 86'000 € :
    - 80'000 € pour la mise en place de services de proximité ;
    - 6'000 € pour l'autostop organisé ;
- **Coût global des études à réaliser sur le moyen et long terme : 102'000 €**, dont :
  - 48'000 € (moyen terme) pour l'étude des performances bus (budget transport) ;
  - 54'000 € (moyen terme) pour l'étude de déploiement de bornes de recharge électrique ;
- **Réalisations prévues sur le moyen et long terme : 72'000 €**, dont :
  - Mise en place d'un service d'autostop organisé (mise en place 12'000 € TTC puis frais de fonctionnement) ;
  - Mise en place d'un système d'information voyageurs (60'000 € TTC sur deux ans).

La figure 67 (page suivante) présente la répartition des frais de fonctionnement après 2020.

<sup>68</sup> Maintenus constants par rapport au budget 2016.

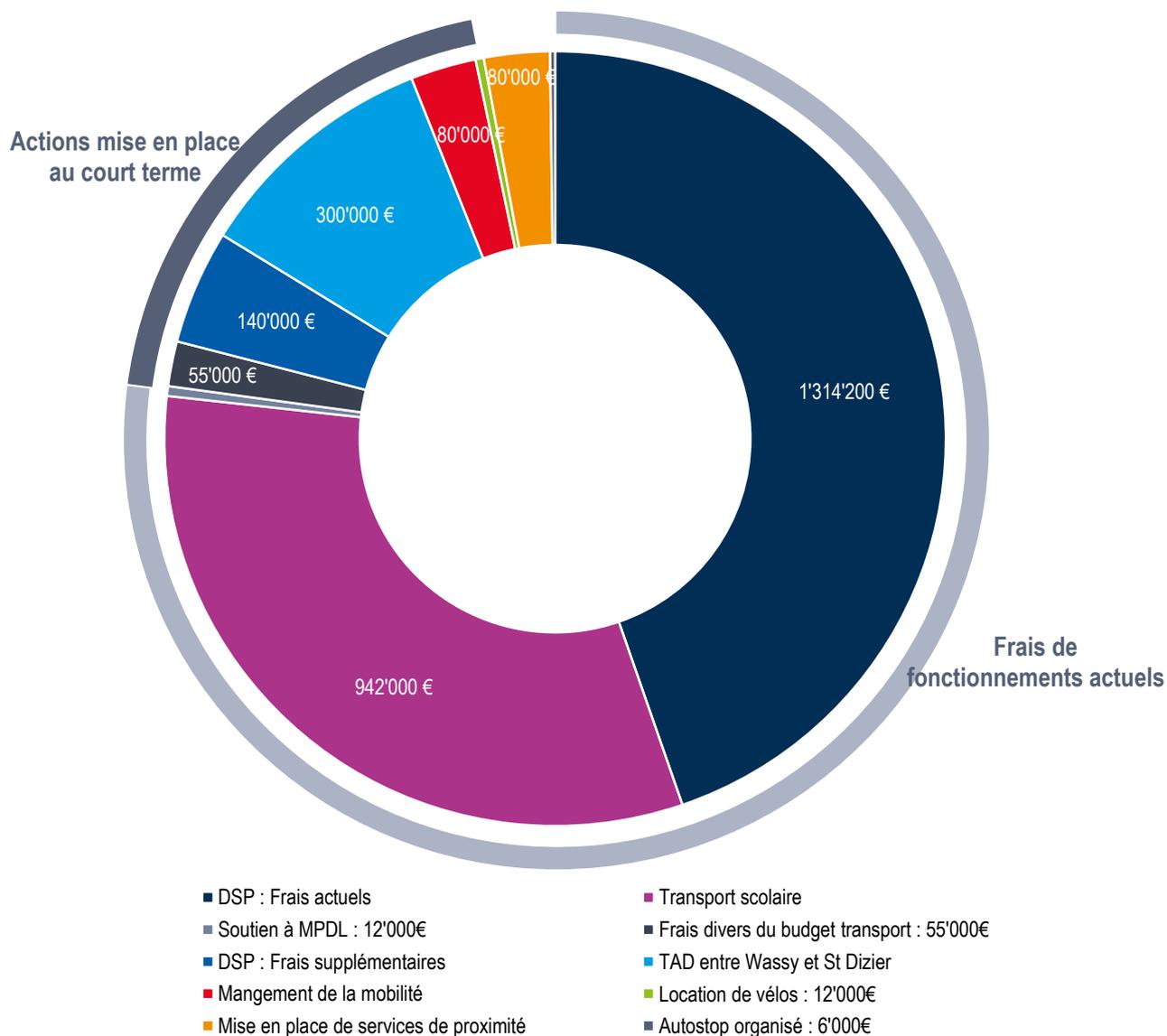


Figure 67 – Coûts de fonctionnement à partir de 2020 (moyen et long terme) pour l'agglomération

## IV.4 Indicateurs de suivi du plan d'action

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque action, les indicateurs quantitatifs, permettant un **suivi annuel** des actions PDU.

Le type de réponse attendu précise s'il s'agit d'un indicateur binaire (action réalisée : oui/non, notamment pour les actions impliquant la réalisation d'études) ou d'une valeur (nombre, pourcentage ou valeur avec unité si nécessaire).

Les lignes grisées sont des indicateurs à activer lors de la mise en place concrète de l'action, là où le plan d'actions fait d'abord référence à une étude.

Actions		Indicateurs	Type de réponse
<b>1</b>	<b>Urbanisme et transport</b>		
	<b> limiter l'étalement urbain et la périurbanisation (AEU)</b>		
1.1	Garantir l'articulation des documents d'urbanisme avec le PDU (PLH, PLUi, SCOT notamment) en intégrant les enjeux de mobilité	Réalisation du PLUi <sup>HD</sup>	Echelle d'avancement 1. Prescription 2. Constitution 3. Publication 4. Approbation
		Réalisation du SCOT	Echelle d'avancement 1. Prescription 2. Constitution 3. Publication 4. Approbation
	Urbaniser prioritairement dans les secteurs les mieux équipés et mieux desservis tout en respectant les équilibres territoriaux	Nombre de m <sup>2</sup> de SHON construits dans des territoires urbanisés	Valeur (m <sup>2</sup> )
	Encourager la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle (en lien avec le PLH et PLUi)	Nombre d'opérations intégrant une mixité fonctionnelle réalisées	
Nombre d'opérations réalisées intégrant une mixité sociale et/ou générationnelle		Nombre	
<b>2</b>	<b>Communication et coordination</b>		
	<b>Développer des outils de coordination et de sensibilisation</b>		
2.1	Mettre en place un management de la mobilité : piloter, informer, sensibiliser	Nombre d'équivalent temps plein affectés au management de la mobilité	Nombre
		<i>+cf actions dépendantes</i>	-
	Créer une maison de la mobilité	Mise en place d'une maison de la mobilité	Oui/Non
	<b>Sensibiliser les entreprises et leurs employés</b>		
2.2	Développer un outil d'aide à l'information sur la mobilité à destination des entreprises	Outils développés	Oui/Non
		Nombre d'entreprises contactées	Nombre
		Pourcentage des salariés de l'agglomération concernés	%
	Engager une réflexion en collaboration avec les entreprises, notamment le Parc de référence et la base aérienne	Nombre d'entreprises ayant lancé une réflexion (PDE, ...)	Nombre

3 Services et nouvelles formes de mobilité			
<b>Aider au développement de la solidarité de voisinage</b>			
3.1	Favoriser le transport solidaire (association, covoiturage de proximité, ...)	Nombre d'associations solidaires recensées	Nombre
		Nombre d'associations solidaires contactées	Nombre
		Nombre d'associations solidaires ayant mis en place une offre de transport solidaire	Nombre
	Engager une réflexion sur le développement de l'autostop organisé	Engagement de la réflexion	Oui/Non
	Mettre en place un système d'autostop organisé	Nombre de points d'arrêts	Nombre
		Nombre d'utilisateurs / d'inscrits	Nombre
		Nombre de communes concernées	Nombre
Nombre d'actions de communications réalisées : . sur internet ; . campagnes d'affiches ; . animation ; . publications dans la presse locale.		Nombre	
<b>Développer les services de proximité (AEU)</b>			
3.2	Etablir un diagnostic des besoins en services de proximité, une stratégie de développement et un plan d'actions	Etude menée	Oui/Non
		Nombre de micros-services recensés	Nombre
	Encourager la mise en place de micros-services fixes et/ou de services à domicile/itinérants (selon plan d'actions)	Nombre de micros-services mis en place	Nombre
<b>Valoriser la plateforme Mobilité Pour Plus de Liberté (MPDL)</b>			
3.3	Poursuivre le soutien apporté à l'association, et développer la communication et valoriser son rôle dans le management de la mobilité	Montant du soutien	Valeur €
		Nombre de scooters mis à disposition par l'association à Saint-Dizier	Nombre
		Nombre de personnes ayant bénéficié du service de MPDL sur l'agglomération	Nombre
<b>Développer l'auto-partage</b>			
3.4	Etudier l'opportunité de développer une offre d'auto-partage publique et/ou privée	Etude menée	Oui/Non
		Mise en place d'une offre	Oui/Non
		Nombre d'usagers	Nombre
	Promouvoir l'auto-partage entre particuliers	Nombre d'entreprises de service (type Drivy) contactées	Nombre
		Nombre de véhicules particuliers disponibles à la location sur l'agglomération	Nombre
		Nombre d'usagers ayant effectué une location dans l'année	Nombre
		Nombre de locations réalisées sur l'agglomération	Nombre
		Nombre d'actions de communications réalisées : . sur internet, . campagnes d'affiches . animation . publications dans la presse locale	Nombre
<b>Développer les services vélo</b>			
3.5	Expérimenter un service de location de vélos	Nombre de vélos en location	Nombre
		Nombre d'usagers inscrits (mensuels)	Nombre
		Nombre de locations mensuelles réalisées	Nombre
	Poursuivre les actions de formation vélo, notamment à destination des scolaires	Nombre d'écoles contactées	Nombre
		Nombre de formations scolaires réalisées	Nombre
<b>Développer des services pour l'activité touristique et l'évènementiel</b>			
3.6	Desservir les activités touristiques et les événements culturels en transports collectifs	Cf Action 4.6	
	Développer les services mobilité à la halte fluviale	Nombre de services offerts	Nombre
		Label "Accueil Vélo"	Oui/Non

Actions		Indicateurs	Type de réponse
4	<b>Transports collectifs</b>		
4.1	<b>Optimiser les réseaux voyageurs existants</b>		
	Poursuivre la desserte en transports collectifs actuelle, en y incluant la desserte des communes proches	Nombre de km annuels parcourus	Nombre
		Nombre de communes desservies	Nombre
	Etudier la possibilité de répondre aux besoins spécifiques de la Base Aérienne et Bois l'Abbesse par des adaptations du réseau voyageur	Etude menée	Oui/Non
		Desserte de la Base Aérienne par une ligne régulière	Oui/Non
		Desserte des établissements de Bois l'Abbesse par une ligne régulière	Oui/Non
	Etudier l'amélioration des performances des bus	Etude menée	Oui/Non
		Vitesse commerciale moyenne des bus	Valeur (km/h)
	Valoriser et développer le système d'information voyageur	SIV développé	Oui/Non
Engager une réflexion pour une transition vers du matériel roulant propre	Part de véhicules propres	Pourcentage	
Etudier une optimisation de l'offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et la gare Meuse TGV	Nombre de correspondances journalières assurées à Bar-le-Duc avec la navette TGV	Nombre	
4.2	<b>Optimiser les réseaux scolaires</b>		
	Engager une réflexion sur l'optimisation de la desserte scolaire et sur l'ouverture des lignes à tous les usagers	Etude menée	Oui/Non
		Nombre de lignes scolaires ouvertes au public	Nombre
		Nombre de kilomètres parcourus (annuels)	Nombre
Nombre d'exploitants sur l'agglomération		Nombre	
4.3	<b>Faciliter l'intermodalité</b>		
	Créer un pôle intermodal en gare de Saint-Dizier	Réalisation du pôle	Oui/Non
		Nombre de services mobilité offerts	Nombre
		Nombre de stationnement vélos	Nombre
		Nombre de départs bus journaliers moyens en semaine	Nombre
	Etudier l'interopérabilité des billettiques	Réalisation de l'étude	Oui/Non
Nombre d'exploitants TC concernés		Nombre	
4.4	<b>Déployer un réseau de transports collectifs péri-urbain</b>		
	Expérimenter une offre de transports collectifs à la demande	Nombre de kilomètres parcourus (annuels)	Nombre
		Nombre de voyageurs (annuels)	Nombre
		Nombre d'utilisateurs (personnes bénéficiant du service)	Nombre
		Ratio V/K	Valeur
		Nombre de communes desservies	Nombre
		Coût du kilomètre	Valeur (€/km)
Etudier l'opportunité du développement d'une offre de transport à la demande, notamment pour les communes rurales	Etude menée	Oui/Non	
4.5	<b>Améliorer l'accès des PMR au réseau de transports collectifs</b>		
	Rendre accessibles les arrêts de transports collectifs	Pourcentage de points d'arrêts accessibles	Pourcentage
	Rendre accessible l'ensemble du matériel roulant	Pourcentage du matériel accessible	Pourcentage
	Mettre en accessibilité prioritairement l'espace public autour des arrêts de transport collectif les plus utilisés	Nombre de m <sup>2</sup> aménagés	Valeur (m <sup>2</sup> )
		Coûts des travaux annuels	Valeur (€)
Poursuivre une concertation avec les associations	Nombre d'associations incluses dans la concertation	Nombre	
4.6	<b>Desservir les pôles touristiques et les événements culturels</b>		
	Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs entre Saint-Dizier et le Lac du Der	Etude menée	Oui/Non
	Etudier la mise en place d'une offre de transports collectifs en lien avec les événements culturels du territoire	Etude menée	Oui/Non

Actions		Indicateurs	Type de réponse
<b>5</b>	<b>Vélo, marche à pied et espaces publics</b>		
	<b>Améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics (AEU)</b>		
	Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine du centre urbain de Saint-Dizier, en accompagnement du projet Saint-Dizier 2020	Surface d'espace public requalifié en espace partagé (m <sup>2</sup> )	Valeur (m <sup>2</sup> )
5.1	Accompagner l'amélioration de la qualité urbaine des centres-bourgs	Création d'une charte des espaces publics	Oui/Non
		Nombre d'opérations de requalification des centres-bourgs engagées	Nombre
		Nombre d'opérations de requalification des centres-bourgs menées à terme	Nombre
	Réaliser le PAVE dans les communes	Nombre de PAVE réalisés	Nombre
	<b>Mieux gérer la cohabitation avec les automobiles (AEU)</b>		
5.2	Etablir un plan de hiérarchisation, de partage de voirie et de modération des vitesses à Saint-Dizier	Etude menée	Oui/Non
	Etablir un plan d'apaisement des vitesses sur les secteurs sensibles (traversées de bourgs, écoles, arrêts de transports collectifs)	Etude menée	Oui/Non
	Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie	Nombre d'accidents annuels sur l'agglomération : . nombre d'accidents mortels . nombre d'accidents impliquant des piétons . nombre d'accidents impliquant des cyclistes	Nombre
	<b>Définir et mettre en œuvre une stratégie globale de mobilité cyclable à Saint-Dizier</b>		
5.3	Etablir un schéma directeur cyclable : itinéraires, stationnement et communication	Etude menée	Oui/Non
	Mettre en œuvre les aménagements préconisés dans le schéma directeur cyclable	Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables sur Saint-Dizier	Valeur (km)
		Nombre de stationnement vélos sur l'agglomération	Nombre
		Nombre d'actions de communications réalisées : . sur internet, . campagnes d'affiches . animation . publications dans la presse locale	Nombre
	<b>Développer les aménagements cyclables longue distance</b>		
5.4	Aménager une liaison Wassy – Lac du Der	Liaison aménagée	Oui/Non
	Etablir un schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération	Etude menée	Oui/Non
		Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	Nombre
	<b>Valoriser la marche pour les déplacements domicile-étude</b>		
5.5	Développer les pédibus	Nombre d'écoles contactées	Nombre
		Nombre d'écoles ayant mis en place des pédibus	Nombre
		Part du nombre d'élèves total de l'agglomération concernés	Pourcentage

Actions		Indicateurs	Type de réponse
<b>6</b>	<b>Automobile et stationnement</b>		
	<b>Optimiser le fonctionnement du réseau routier</b>		
6.1	Etudier l'opportunité et la faisabilité de l'optimisation des accès à la base aérienne	Etude menée	Oui/Non
	Programmer la sécurisation du PN 22	Réflexion menée	Oui/Non
	<b>Valoriser le covoiturage</b>		
6.2	Identifier les freins à la pratique du covoiturage et lancer des actions de communication pour valoriser les outils nationaux ou départementaux existants	Nombre d'actions de communications réalisées : . sur internet, . campagnes d'affiches . animation . publications dans la presse locale	Nombres
	Engager une réflexion sur la valorisation des aires existantes et sur l'opportunité de créer des aires de covoiturage complémentaires	Etude menée	Oui/Non
	<b>Inciter à l'usage de véhicules plus propres</b>		
6.3	Lancer des actions de communication	Nombre d'actions de communications réalisées : . sur internet, . campagnes d'affiches . animation . publications dans la presse locale Nombre de véhicules électriques vendus sur l'agglomération	Nombres Nombre
	Etablir un diagnostic et une stratégie pour la mise en place de bornes de recharge électriques	Diagnostic réalisé Nombre de bornes de recharges sur l'agglomération	Oui/Non Nombre
	<b>Optimiser l'organisation du stationnement</b>		
6.4	Etudier la réorganisation du stationnement dans le centre-ville de Saint-Dizier	Etude menée Nombre de places règlementées Nombre d'ETP affecté au contrôle Nombre de contraventions émises (véhicules particuliers) Recettes liées au stationnement règlementé	Oui/Non Nombre Nombre Nombre Valeur (€)
	Etudier la réorganisation du stationnement à Wassy	Etude menée	Oui/Non
<b>7</b>	<b>Transport de marchandises</b>		
	<b>Adapter le système des livraisons en centre-ville</b>		
7.1	Rencontrer les commerçants pour identifier les problèmes dans le centre-ville de Saint-Dizier	Nombre de rencontres organisées	Nombre
	Organiser les livraisons	Nombre d'aires de livraisons	Nombre
	<b>Améliorer le stationnement poids-lourds</b>		
7.2	Etudier l'optimisation du stationnement poids lourd pour réduire les nuisances, notamment par des évolutions réglementaires et des aménagements légers d'espaces publics	Etude menée Nombre de contraventions émises liées au stationnement poids-lourds illicite Nombre de places de stationnement adaptées aux poids-lourds sur l'agglomération Nombre d'aménagements réalisés Montant des aménagements réalisés	Oui/Non Nombre Nombre Nombre Valeur (€)
<b>8</b>	<b>Environnement et biodiversité</b>		
	<b>Réduire le nombre de points noirs de collision faune – véhicule (AEU)</b>		
8.1	Identifier les zones à enjeu vis-à-vis du risque de collision faune – véhicule en diagnostiquant les points noirs de collision ainsi que les potentielles continuités écologiques à rétablir	Etude menée	Oui/Non

## V. ANNEXES

---

## Annexe 1 – Population et emploi 2012 des communes de l'agglomération et de l'aire urbaine de St Dizier (INSEE)

	Commune	Population	Emplois		
Communauté d'agglomération Saint-Dizier Der et Blaise	Hors Aires Urbaines	Bailly-aux-Forges	130	0	
		Domblain	90	10	
		Dommartin-le-Franc	220	50	
		Doulevant-le-Petit	50	0	
		Fays	80	10	
		Hauteville	240	40	
		Morancourt	140	20	
		Rachecourt-Suzémont	110	10	
		Saint-Vrain	200	10	
		Valleret	50	10	
		Ville-en-Blaisois	170	20	
		Voillecomte	500	30	
		Bailly-aux-Forges	130	0	
		Aire Urbaine de Wassy	Brousseval	750	680
			Montreuil-sur-Blaise	140	0
			Vaux-sur-Blaise	390	50
			<b>Wassy</b>	<b>2910</b>	<b>1270</b>
		Aire Urbaine de St Dizier	Allichamps	380	20
			Ambrières	210	20
			Attancourt	240	10
			Bettancourt-la-Ferrée	1740	530
			Chancenay	1040	60
			Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière	2070	370
			Halignicourt	290	90
			Humbécourt	800	90
			Landricourt	160	20
		Laneuville-au-Pont	180	20	
		Louvemont	720	90	
		Magneux	170	10	
		Moëslains	430	400	
		Perthes	560	100	
		<b>Saint-Dizier</b>	<b>25280</b>	<b>16190</b>	
		Saint-Eulien	460	70	
		Sapignicourt	380	30	
		Sommancourt	60	0	
		Trois-Fontaines-l'Abbaye	210	40	
		Troisfontaines-la-Ville	440	50	
		Valcourt	620	110	
		Villiers-en-Lieu	1560	290	
Hors Communauté d'agglomération Saint-Dizier Der et Blaise		Ancerville	2730	900	
		Aulnois-en-Perthois	510	30	
		Baudonvilliers	410	40	
		Bayard-sur-Marne	1400	370	
		Brauvilliers	160	10	
		Chamouilley	850	170	
		Cheminon	620	50	
		Chevillon	1390	350	
		Cousances-les-Forges	1710	160	
		Eurville-Bienville	2100	340	
		Fontaines-sur-Marne	160	0	
		Frampas	170	20	
		Juvigny-en-Perthois	130	0	
		Maizières	170	20	
		Narcy	250	20	
		Rachecourt-sur-Marne	810	140	
		Roches-sur-Marne	570	40	
		Sainte-Marie-du-Lac-Nuisement	260	20	
		Savonnières-en-Perthois	450	50	
		Sommelonne	480	20	

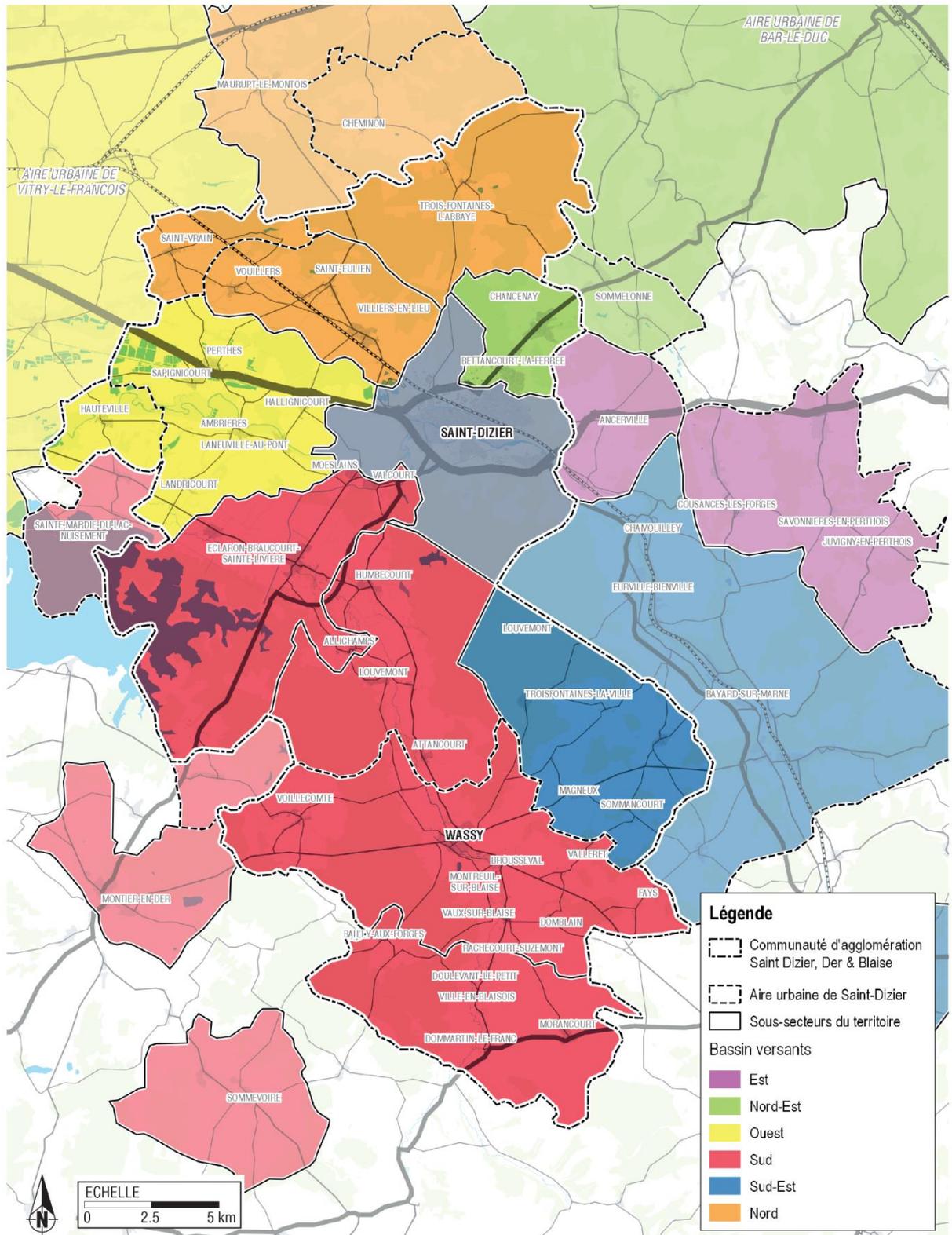


## Annexe 3 – Etablissements scolaires de la CASDDB

Nom	Commune	Type	Gestion	Effectifs
<b>ETABLISSEMENTS MATERNELS</b>				
Ecole Maternelle	Bettancourt-La-Ferrée	Ecole Maternelle	Public	55 élèves
Ecole Maternelle Michel Marin	Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière	Ecole Maternelle	Public	90 élèves
Ecole Maternelle Albert Camus	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	120 élèves
Ecole Maternelle Gambetta	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	95 élèves
Ecole Maternelle Langevin-Wallon	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	75 élèves
Ecole Maternelle Louise Michel	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	140 élèves
Ecole Maternelle Lucie Aubrac	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	115 élèves
Ecole Maternelle Michelet	Saint-Dizier	Ecole Maternelle	Public	105 élèves
Ecole Maternelle	Hauteville	Ecole Maternelle	Public	21 élèves
<b>ETABLISSEMENTS PRIMAIRES</b>				
Ecole Élémentaire	Bettancourt-La-Ferrée	Ecole Élémentaire	Public	95 élèves
Ecole Élémentaire	Eclaron-Braucourt-Sainte-Livière	Ecole Élémentaire	Public	125 élèves
Ecole Élémentaire La Médiolanaise	Moeslains	Ecole Élémentaire	Public	50 élèves
Ecole Maternelle Albert Camus	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	175 élèves
Ecole Élémentaire Jules Ferry	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	195 élèves
Ecole Élémentaire Gambetta	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	175 élèves
Ecole Jean de La Fontaine	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	225 élèves
Ecole Élémentaire Langevin-Wallon	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	105 élèves
Ecole Élémentaire Lucie Aubrac	Saint-Dizier	Ecole Élémentaire	Public	205 élèves
Ecole Primaire	Brousseval	Ecole Primaire	Public	85 élèves
Ecole Primaire	Chancenay	Ecole Primaire	Public	120 élèves
Ecole Primaire	Dommartin-Le-Franc	Ecole Primaire	Public	50 élèves
Ecole Primaire	Humbecourt	Ecole Primaire	Public	105 élèves
Ecole Primaire Niederberger	Louvemont	Ecole Primaire	Public	105 élèves
Ecole Élémentaire	Magneux-Avrainville	Ecole Primaire	Public	75 élèves
Ecole Maternelle et Élémentaire Diderot	Saint-Dizier	Ecole Primaire	Public	155 élèves
Ecole Primaire Jean Macé - Arago	Saint-Dizier	Ecole Primaire	Public	260 élèves
Ecole Maternelle et Élémentaire Charles Péguy	Saint-Dizier	Ecole Primaire	Public	140 élèves
Ecole Primaire Les Hirondelles	Valcourt	Ecole Primaire	Public	55 élèves
Ecole Primaire	Vaux-Sur-Blaise	Ecole Primaire	Public	60 élèves
Ecole Primaire	Voillecomte	Ecole Primaire	Public	55 élèves
Ecole Primaire Camille Claudel	Wassy	Ecole Primaire	Public	290 élèves
Assomption	Saint-Dizier	Ecole Primaire	Privé	300 élèves
Ecole Élémentaire	Landricourt	Ecole Élémentaire	Public	14 élèves
Ecole Primaire	Saint-Eulien	Ecole Primaire	Public	37 élèves
Ecole Élémentaire	Saint-Vrain	Ecole Élémentaire	Public	24 élèves
Ecole Élémentaire	Trois-Fontaines-L'Abbaye	Ecole Élémentaire	Public	22 élèves
Ecole Élémentaire	Vouillers	Ecole Élémentaire	Public	15 élèves
<b>ETABLISSEMENTS SECONDAIRES</b>				
Anne Frank	Saint-Dizier	Collège	Public	370 élèves
Luis Ortiz	Saint-Dizier	Collège	Public	380 élèves
La Noue	Saint-Dizier	Collège	Public	390 élèves
Wassy	Wassy	Collège	Public	410 élèves
ESTIC – Collège	Saint-Dizier	Collège	Privé	560 élèves
ESTIC – Lycée	Saint-Dizier	Lycée	Privé	590 élèves
Blaize Pascal	Saint-Dizier	Lycée	Public	530 élèves
Saint Exupéry	Saint-Dizier	Lycée	Public	940 élèves
Emile Baudot	Wassy	Lycée	Public	230 élèves

Source : CASDDB 2015

## Annexe 4 – Découpage du territoire en sous-secteurs pour l'analyse des migrations domicile-travail



09/12/2015 1338\_150-f20-Bassins\_versants.ai

## Annexe 5 – Migrations domicile-travail INSEE 2012 : migrations internes aux communes de la CASDDB et de l'Aire Urbaine de Saint-Dizier

Commune	Nombre de migrations infracommunales
<b>Communauté d'agglomération Saint-Dizier, Der &amp; Blaise</b>	
Saint-Dizier	6'590
Ambrières	10
Hauteville	25
Landricourt	15
Saint-Eulien	50
Saint-Vrain	10
Sapignicourt	20
Trois-Fontaines-l'Abbaye	15
Vouillers	20
Allichamps	5
Attancourt	10
Bailly-aux-Forges	5
Bettancourt-la-Ferrée	110
Brousseval	135
Chancenay	45
Domblain	10
Dommartin-le-Franc	25
Éclaron-Braucourt-Sainte-Livière	205
Fays	10
Halignicourt	45
Humbécourt	70
Laneuville-au-Pont	20
Louvemont	60
Magneux	10
Moëslains	40
Montreuil-sur-Blaise	5
Morancourt	15
Perthes	30
Rachecourt-Suzémont	5
Sommancourt	5
Troisfontaines-la-Ville	40
Valcourt	50
Valleret	10
Vaux-sur-Blaise	30
Ville-en-Blaisois	15
Villiers-en-Lieu	85
Voillecomte	15
Wassy	395
<b>Communes de l'Aire Urbaine de Saint-Dizier hors CASDDB</b>	
Cheminon	40
Bayard-sur-Marne	130
Chamouilley	55
Chevillon	125
Eurville-Bienville	215
Frapas	5
Rachecourt-sur-Marne	45
Roches-sur-Marne	15
Ancerville	300
Aulnois-en-Perthois	25
Baudonvilliers	25
Cousances-les-Forges	75

## Annexe 6 – Impacts des actions PDU sur le budget transport à court terme (2017 – 2019)

---

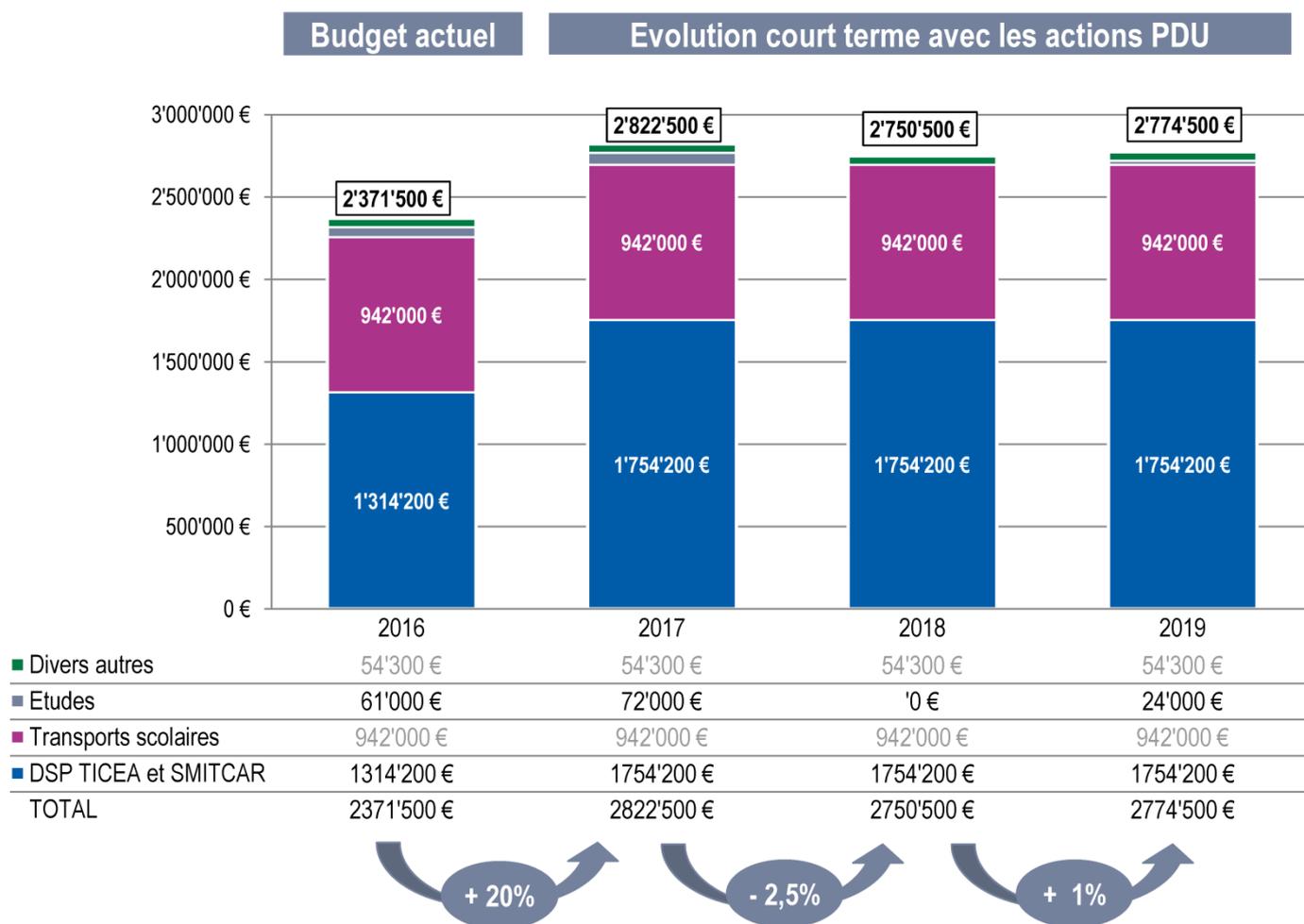
Les actions suivantes, planifiées à court terme, relèvent du budget transport :

- les frais de fonctionnements suivants :
  - le prolongement de la ligne 2 du réseau TICEA vers Chancenay ;
  - la mise en place d'une ligne de transport à la demande entre Wassy et Saint-Dizier ;
- les études suivantes :
  - en 2017 :
    - l'optimisation des réseaux scolaires ;
    - l'étude d'opportunité du TAD ;
  - en 2018 : aucune étude relèvement du budget transport ;
  - en 2019 :
    - l'étude pour la mise en place d'une offre de transport collectif entre Saint-Dizier et le Lac du Der ;
    - l'étude pour la desserte des événements culturels du territoire.

L'histogramme page suivante présente l'évolution du budget transport, en comparaison avec le budget 2016, selon les coûts des actions affichés dans le tableau 23, page 183.

**Le budget total TTC des actions PDU liées au budget transport est ainsi de :**

- 512'000€ en 2017 (20% du BT total actuel) ;
- 438'000€ en 2018 (15%) ;
- 462'000€ en 2019 (17%).



#### Hypothèses de calcul :

Les frais suivants sont maintenus constants par rapport au budget 2016 :

- La restitution du versement transport
- L'ensemble des charges «divers autres» selon détail précédemment, qui inclus ici les restitutions du versement transport ;
- Les charges liées aux lignes SMITCAR et au transport scolaire.