

Chapitre 6 : Mobilités

I. Une offre de mobilités essentiellement basée sur les déplacements motorisés.

1. Accessibilité routière : des potentiels à exploiter.

1.1. Un réseau routier protéiforme et hiérarchisé en cœur de territoire...

Le bassin de Joinville se situe dans une **position d'interface** entre deux agglomérations majeures du département de la Haute-Marne, à savoir Saint-Dizier et Chaumont. A une plus large échelle, il profite de la proximité des Métropoles régionales de Troyes et de Nancy.

Plusieurs voies de communication d'ampleur variée traversent le territoire :

- RN67 : axe nord-sud assurant la liaison avec Chaumont et Saint-Dizier ;
- RD60 : axe est-ouest reliant le territoire aux pôles de Troyes et Nancy ;
- Une diversité d'axes secondaires reliant la CCBJC aux communes de première et seconde couronne (RD200, RD427, RD197, RD8).

Dans le cadre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, plusieurs voies de communications sont classées en tant que routes à grande circulation, à savoir la RN67 et la RD60. Afin de limiter les nuisances générées par l'important trafic au sein de ces axes ainsi que de potentiels risques d'accidents, il est imposé de respecter une marge d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre du tracé de ces axes.

Une **hiérarchisation du réseau viaire** de la commune de Joinville a été réalisée dans le cadre de la candidature à l'appel à manifestation d'intérêt pour la revitalisation des centres-bourgs (2014). Cette démarche a permis de distinguer plusieurs types de voies aux fonctions distinctes, permettant d'orienter les réflexions en matière de stratégie de mobilités en cœur de territoire.

Cette hiérarchisation distingue ainsi les :

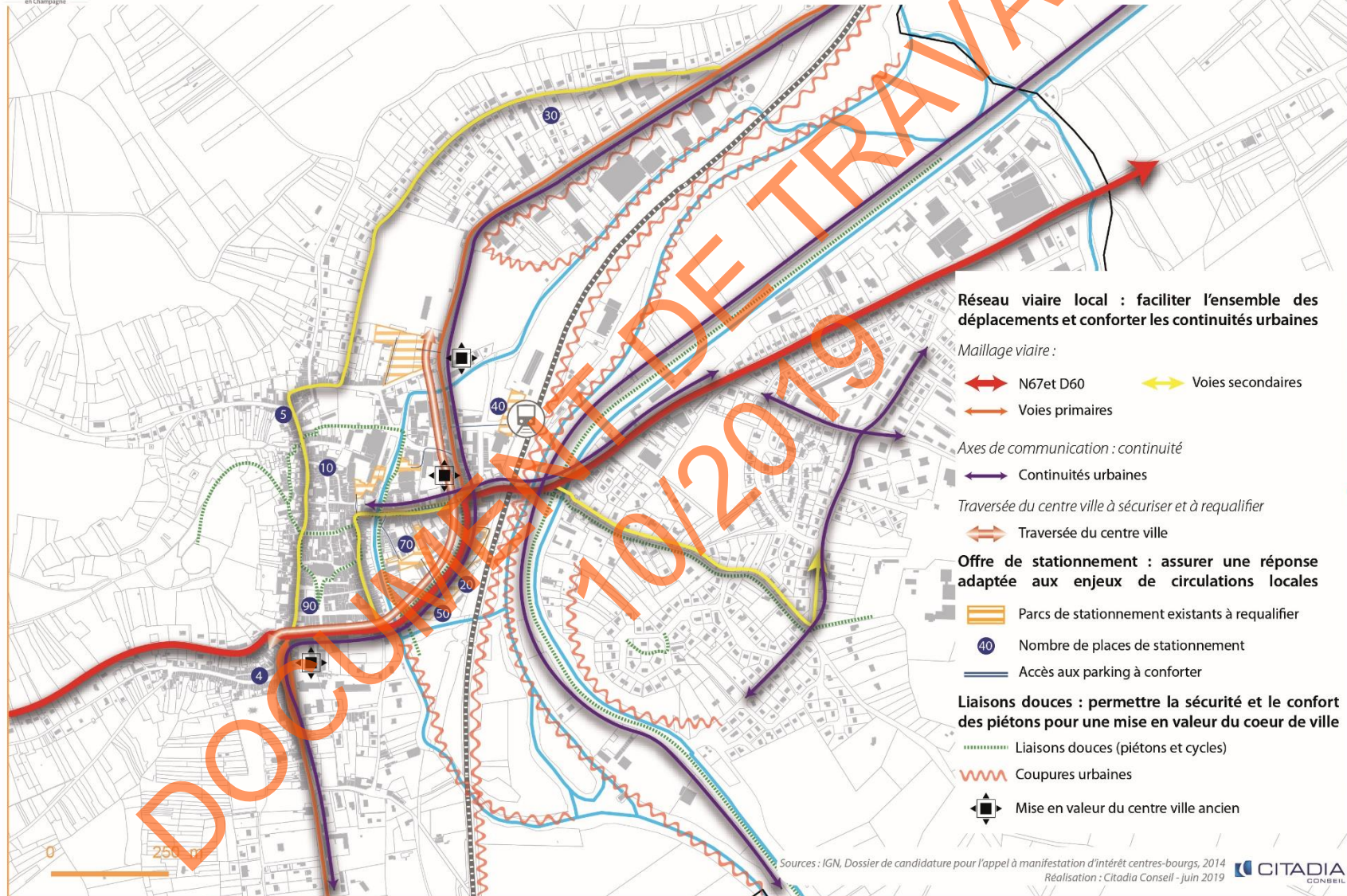
- **Voies structurantes** : RN67 et RD60 ;
- **Voies primaires** : tronçon rue de la Harpe - avenue de la Marne / tronçon rue de la Pitié / avenue Imma Masson (RD200) ;
- **Voies secondaires** : rue des Marmouzets, rue Charles Noël, rue Aristide Briand, rue de la Fontaine du Grand Jardin, rue de la Cotote, avenue Antoine de Saint-Éxupéry ;
- **Voies douces** : diverses rues piétonnes dans la vieille ville.

Des **dispositifs réglementaires d'apaisement de la circulation** (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne) existent par ailleurs au sein de plusieurs communes de la CCBJC et entendent réduire le risque d'accidents et améliorer le confort des piétons et des cyclistes au bénéfice de la qualité de vie.



Zone de rencontre et zone 30 à Doulevant-le-Château

Source : CITADIA Conseil



1.2. ...mais connaissant certains dysfonctionnements.

Si le bassin de Joinville présente un réseau routier gage de liaisons facilitées avec les pôles voisins, ces infrastructures sont aussi sujettes à **certain dysfonctionnements** préjudiciables à l'attractivité du territoire, notamment pour les flux économiques.

Axe de transit majeur pour le territoire, la RN67 offre en effet peu de tronçons limités à 110km/h, ce qui contraint l'accessibilité du territoire. De plus, si la déviation de cet axe à l'est permet d'éviter les nuisances du trafic de transit au sein du centre-ville, c'est aussi un manque à gagner pour la visibilité des commerces compte tenu de flux de circulations ne traversant pas le cœur de territoire.

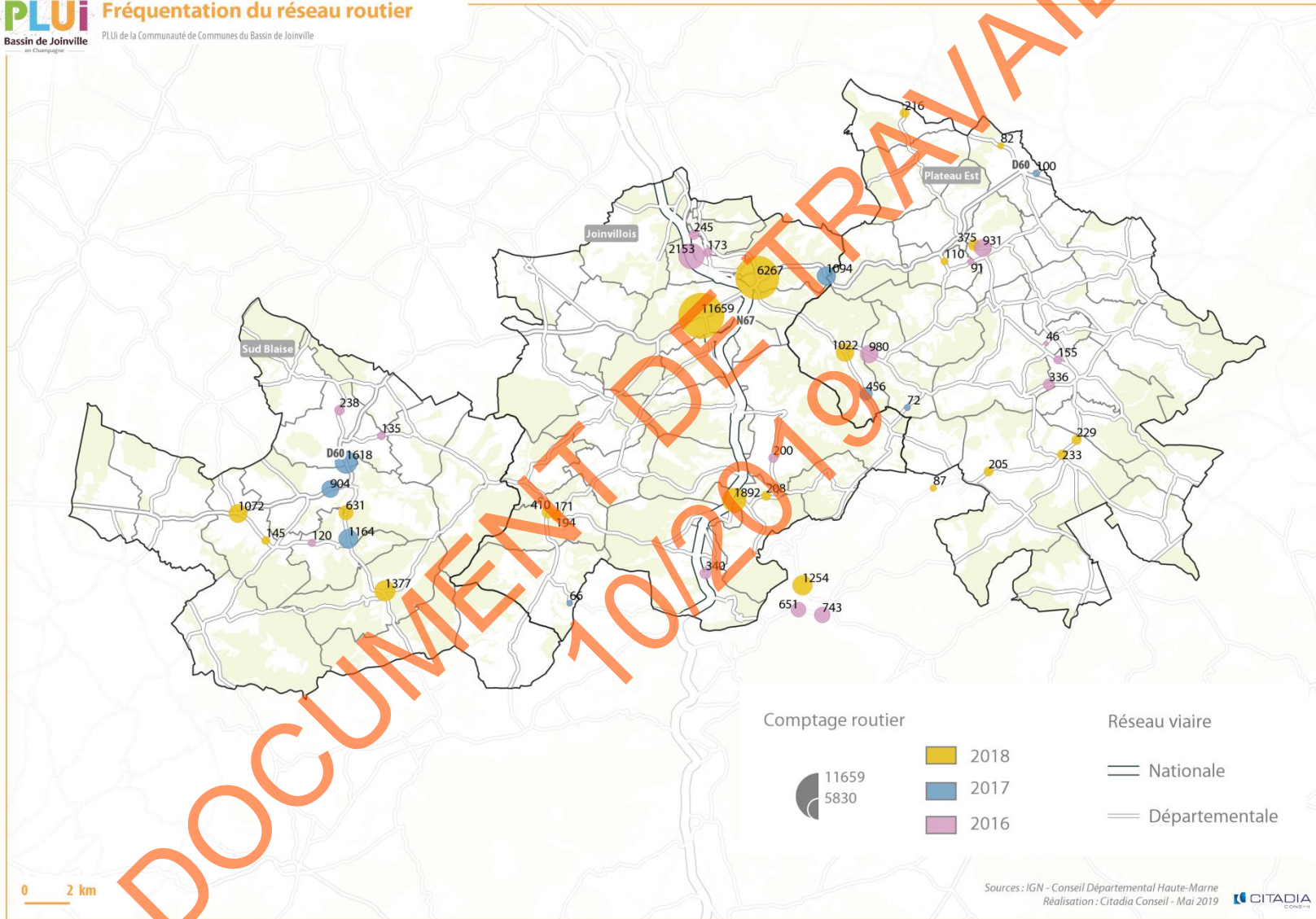
Plusieurs projets de **requalification de voies routières** sont inscrits au sein du Contrat de Ruralité (2017-2020) tels que la traversée du Château et la rue de Cour du Châteaux à Thonnance-lès-Joinville, la traversée du village à Donjeux ou encore la rue principale à Joinville. Ces projets ont vocation à renforcer la qualité du réseau routier du territoire, notamment en matière de fluidité des circulations, tout en permettant d'améliorer la qualité visuelle de l'espace public à travers la requalification des trottoirs et de la chaussée. De plus, le projet de renforcement de la N60 entre Joinville et Saudron permettra d'encadrer l'augmentation des flux liée au projet CIGEO.

DOCUMENT DE TRAVAIL
10/2019

PLUi Fréquentation du réseau routier

Bassin de Joinville
et Environs

PLUi de la Communauté de Communes du Bassin de Joinville



1.3. Une offre de stationnement concentrée en cœur de territoire

Dans le cadre de la candidature de la commune de Joinville à l'appel à manifestation d'intérêt pour la revalorisation des centres bourgs, un recensement des parcs de stationnement ouverts au public a été réalisé. Il existe **environ 350 places ouvertes au public au sein de la ville centre**. Les grandes surfaces de périphérie offrent également des potentiels de stationnement à exploiter, notamment en matière de **mutualisation entre usagers** aux besoins différents. Un premier recensement des capacités de stationnement au sein de ces espaces a permis de révéler le volume de places disponibles :



Intermarché (avenue de la Marne)
Environ 160 places
Source : Géoportail



Super U (rue des Coquelicots)
Environ 120 places
Source : Géoportail

Des réflexions en matière de projets de parkings sont en cours au sein de la commune de Joinville, notamment à proximité du château du Grand Jardin. L'objectif attendu dans l'appel à manifestation d'intérêt est d'offrir une place de stationnement à chaque logement dans un rayon d'au moins 300m, ce qui traduit **la volonté de renforcer l'offre** et le rayonnement de la commune centre.



Parking de la mairie Poissons et de celle de Joinville
Source : CITADIA Conseil, CCBJC

Le recensement des parcs de stationnement au sein des principaux pôles urbains secondaires de la CCBJC a permis de révéler d'**importants contrastes** entre communes. Tandis que la commune de Poissons ne dispose que de 90 places environ, Doulevant-le-Château et Thonnance-lès-Joinville en disposent respectivement de 30 ouvertes au public. De plus, les centres historiques n'ont pas été conçus pour un tel usage de la voiture individuelle, pouvant conduire à **des problématiques de stationnement sauvage**, au détriment de la qualité de l'espace public et de la fonctionnalité des circulations piétonnes.

L'inconfort pour les piétons et les potentiels risques d'accidentologie sont d'autant plus forts que le passage de circulations d'engins agricoles est fréquent. Ces **conflits d'usages** interpellent la maîtrise, la gestion et la pacification des différentes circulations au prisme d'aménagements sécurisés (déviations, partage de la voirie...) et/ou secteurs de vitesse réduite.



Circulation d'engins agricoles à Cirey-sur-Blaise et stationnement sauvage à Arnancourt
Source : CITADIA Conseil, CCBJC



Stationnement en ever-green à Poissons
Source : CCBJC



Parking aménagé à Suzannecourt
Source : CCBJC



Parking aménagé à Poissons
Source : CCBJC



Parking aménagé à Poissons
Source : CCBJC



Centre-bourg de Thonnance-lès-Joinville
Source : CCBJC



Stationnement en secteur pavillonnaire à Thonnance-lès-Joinville
Source : CCBJC

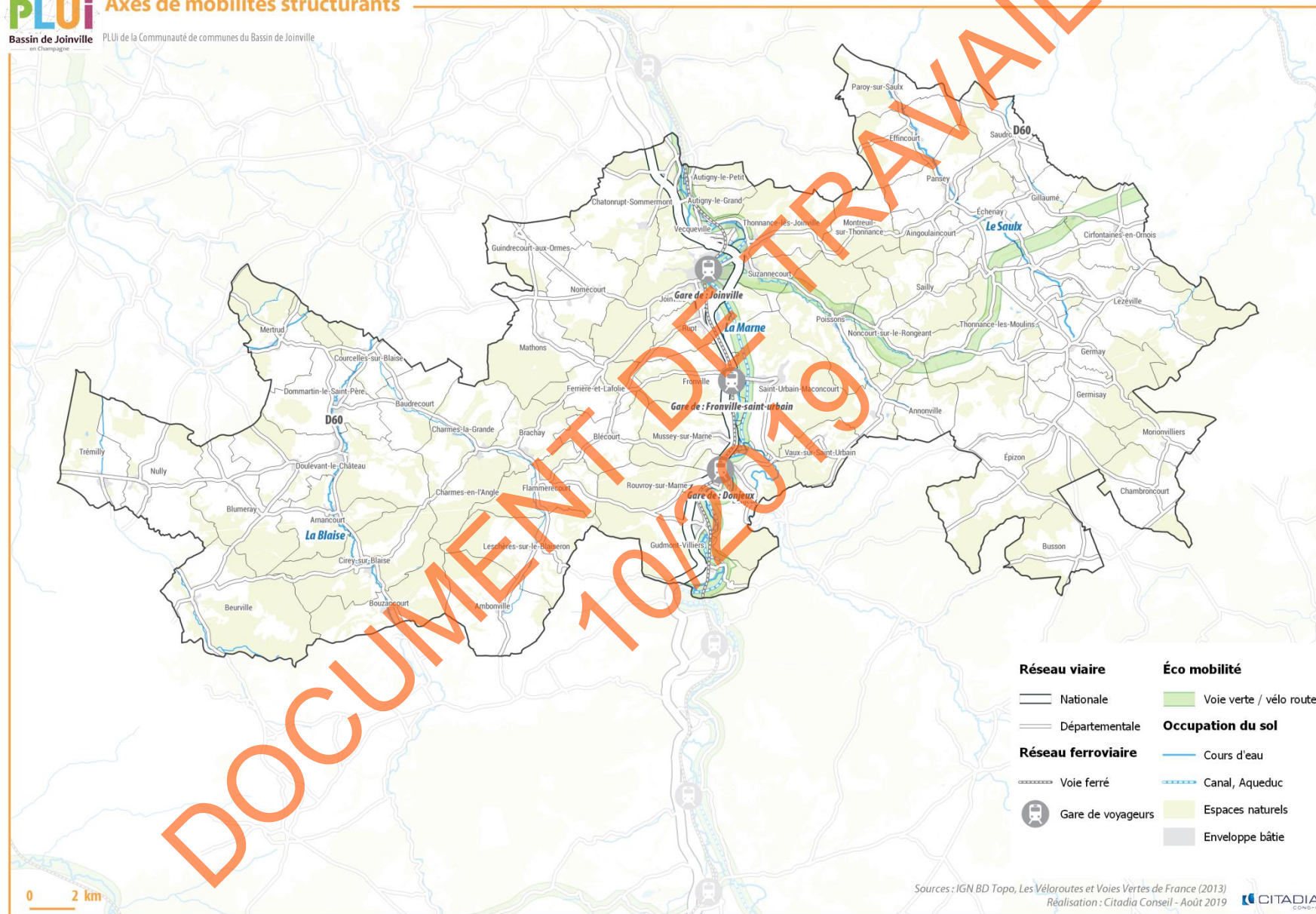
Commune	Estimation du nombre de places de stationnement potentiellement mutualisables
Joinville	535
Poissons	90
Doulevant-le-Château	30
Thonnance-lès-Joinville	30
Vecqueville	10
Saint-Urbain-Maconcourt	15
Rouvroy-sur-Marne	10
Donjeux	70
Suzannecourt	10
Mussey-sur-Marne	60
Froville	35
Rupt	40
Gudmont-Villers	25
Dommartin-le-Saint-Père	25
Total estimé	985

Estimation par photo-interprétation.

Source : Citadia Conseil 2019 /

PLUi Axes de mobilités structurants

Bassin de Joinville en Champagne PLUi de la Communauté de communes du Bassin de Joinville



DOCUMENT 1012019

2. Accessibilité au réseau ferré : une dégradation de la desserte à endiguer.

Le bassin de Joinville est relié au réseau ferré national à travers la ligne Reims-Dijon, offrant des correspondances pour Paris. Il est toutefois nécessaire de réaliser un trajet d'1h20 pour accéder à la gare TGV la plus proche, à savoir Meuse TGV ce qui traduit **l'éloignement du territoire au réseau ferré national**.

Seule **la ligne TER Saint-Dizier-Joinville-Chaumont** dessert les communes de Joinville, Fronville et Donjeux. L'accessibilité aux gares du territoire est satisfaisante pour les communes limitrophes au tracé ferroviaire (5 à 10 minutes), les temps de parcours étant supérieurs à 20 minutes pour les communes des secteurs du Sud Blaise et Plateau Est.

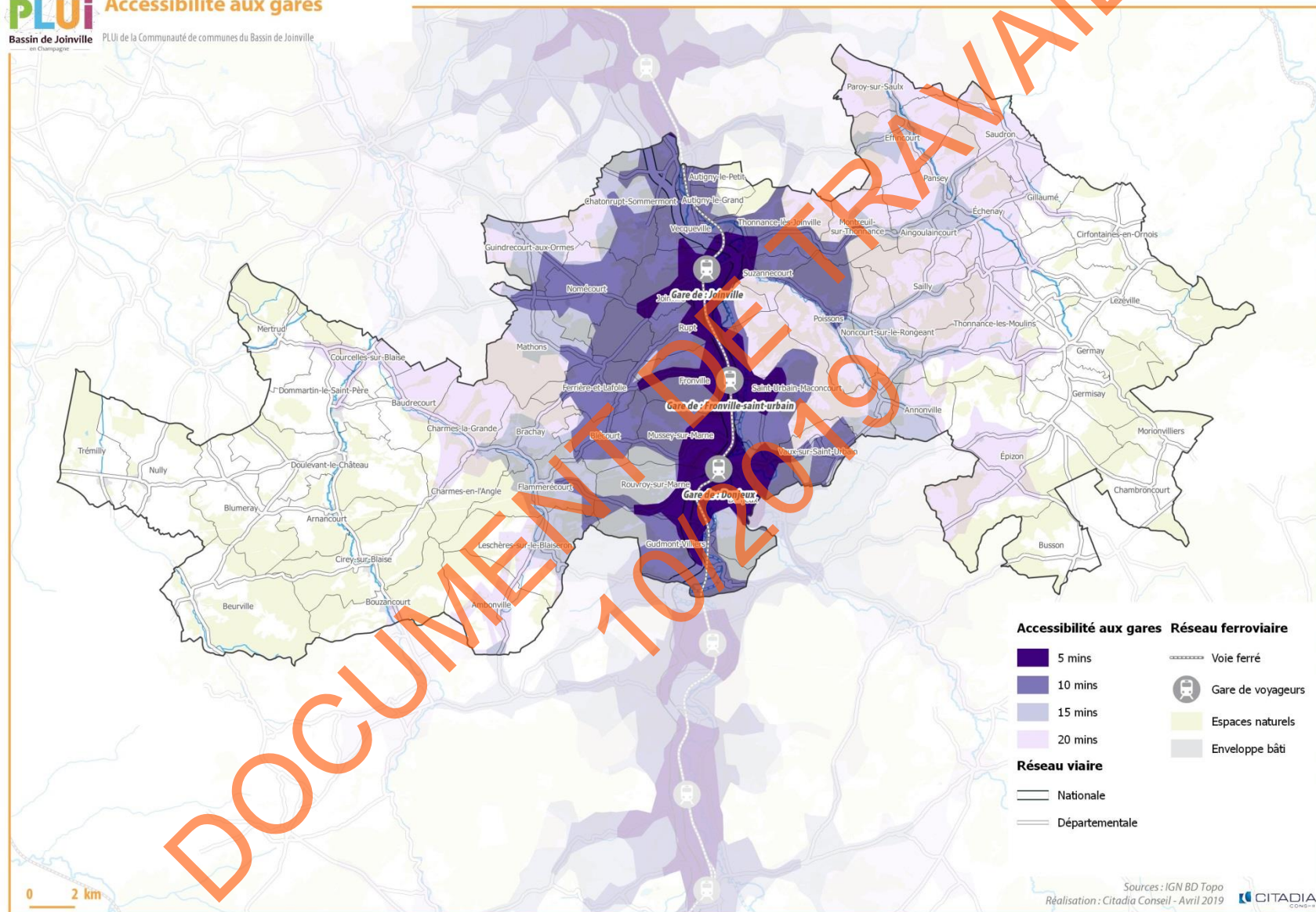
Déterminante pour l'accès des voyageurs aux transports en commun, cette ligne connaît une baisse de son **taux de régularité moyen** durant la période récente (94,5% en 2014 à 89% en 2016) témoignant de la dégradation du service pour les habitants et l'attractivité du territoire. Pourtant, la demande semble palpable compte tenu de la hausse de fréquentation de l'ordre de 5% entre 2014 et 2015, soit 7 504 voyages supplémentaires (*Comité Régional des Services de Transport, Grand-Est Haute-Marne, 2016*).

Hormis la gare de Donjeux, l'ensemble des gares du territoire connaît **une baisse importante de fréquentation** ce qui met en exergue la dégradation de la qualité du service ferroviaire et le revirement des usagers vers d'autres alternatives pour se déplacer.

- La gare de Joinville présente un trafic annuel de 61 514 voyageurs en 2017 (-3% par rapport à 2016, *OpenData SNCF*).
- La gare de Fronville-Saint-Urbain présente un trafic annuel de 287 voyageurs en 2017 (-51% par rapport à 2016, *OpenData SNCF*).
- La gare de Donjeux présente un trafic annuel de 6275 voyageurs en 2017 (+5% par rapport à 2016, *OpenData SNCF*).

PLUi **Accessibilité aux gares**

Bassin de Joinville
en Champagne
PLUi de la Communauté de communes du Bassin de Joinville



3. Transports en commun quotidiens : une offre à renforcer ?

Les transports en communs routiers au sein de la CCBJC sont essentiellement assurés par la **ligne routière TER Saint-Dizier-Joinville-Chaumont (autocar)**. Fonctionnant comme l'axe principal en matière de transport en commun, cette ligne a connu une hausse de fréquentation de 9,5% entre 2014 et 2015 (37 483 voyages annuels), traduisant son rôle structurant pour le territoire (*Comité Régional des Services de Transport, Grand-Est Haute-Marne, 2016*). Cette ligne offre 15 passages dans les deux sens et une fréquence moyenne d'1h pour les jours de semaine. Le territoire de la CCBJC est également desservi par **la ligne Saint-Dizier-Chaumont-Culmont-Chalindrey**, laquelle offre 7 passages par jour en semaine et présente une fréquence moyenne de passage de 2h30.

Au-delà de la ligne TER, la CCBJC ne possède pas de réseau de transport urbain de type bus. La commune de Joinville est toutefois desservie par **le service de Transport à la Demande (TAD) de Doulaincourt** offrant trois horaires de passages et quatre points d'arrêts sur le territoire municipal. Le département de la Haute-Marne participe aux financements d'offres de TAD en lien avec les syndicats mixtes de transport intercommunaux, pouvant être mobilisés par les communes de la CCBJC.

Face à la **faible densité population** au sein du territoire et au nombre d'usagers potentiellement limité, le déploiement d'une offre de transports en commun compétitive présente peu d'intérêts face aux investissements et coûts de gestion trop onéreux pour les collectivités. D'autres solutions de mobilité adaptées à la demande et aux distances pratiquées en milieu rural doivent être étudiées.

4. Modes actifs : des démarches de valorisation à pérenniser.

La qualité des paysages naturels du territoire confère aux habitants et touristes **un cadre propice à l'usage des modes actifs** (vélo et marche-à-pied), malgré les contraintes topographiques entre les secteurs du Joinvillois et du Plateau Est.

Face au déficit d'aménagements cyclables sécurisés, la CCBJC a engagé différents projets de création de pistes et voies cyclables. Les travaux débutés

entre 2016 et 2017 pour **transformer les anciennes voies ferrées en voies cyclables** l'ont amené à poursuivre ces aménagements entre Courcelles-sur-Blaise et Doulevant-le-Château. Plusieurs itinéraires sont ainsi prévus :

- Liaison cyclable entre Wassy et Dommartin-le-Château ;
- Liaison cyclable entre Saint-Dizier, le lac du Der et la CCBJC ;
- Liaison cyclable entre Joinville et Thonnance-lès-Moulins.

Le contrat de ruralité (2017-2020) entend justement faciliter ces projets, notamment la liaison cyclable entre Joinville et Thonnance-lès-Joinville.

Les voies douces identifiées dans le cadre de la hiérarchisation du réseau viaire de la commune de Joinville constituent par ailleurs un point d'appui pour la **mise en valeur du cœur de ville patrimonial**. Enfin, les chemins de randonnée de pèlerins (Jeanne d'Arc et Saint-Jacques de Compostelle) peuvent eux aussi être le support de la structuration d'un **tourisme de nature et d'itinérance**.



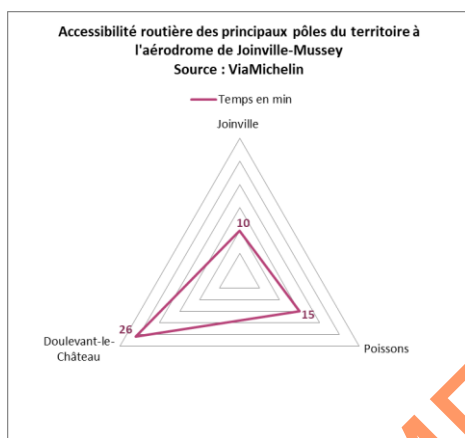
Aménagements cyclables à Dommartin-le-Saint-Père et à Doulevant-le-Château

Source : CITADIA Conseil

5. Modes alternatifs : des atouts pour dépasser la fonction récréative.

5.1. L'aérodrome de Joinville-Mussey

Le bassin de Joinville jouit de la présence de **l'aérodrome de Joinville-Mussey**, situé sur la commune de Mussey-sur-Marne, à 9km au sud de Joinville. Créé en 1966, cet aérodrome est utilisé pour des pratiques de loisirs et tourisme, soit de l'aviation légère.



5.2. Le canal entre Champagne et Bourgogne

Ouvert au trafic en 1907, le **canal entre Champagne et Bourgogne** s'étend sur 224 kilomètres et relie les communes de Vitry-le-François et de Marcilly-sur-Saône. De gabarit Freyssinet, le canal est riche de nombreux ouvrages d'art, et représente un itinéraire prioritaire pour Voies Navigables de France (VNF), en reliant les ports de la mer du Nord à la Méditerranée.

Bien que son tracé puisse représenter une rupture physique préjudiciable aux circulations est-ouest au sein de la commune de Joinville, la Communauté de Communes bénéficie de la présence de la Marne. Si la vocation marchande du

trafic fluvial est peu développée, la **vocation touristique de la voie d'eau** représente un véritable atout pour la CCBJC en matière de tourisme vert et d'itinérance. En ce sens, la location de pédalos durant la période estivale proposée par l'Office du Tourisme Intercommunal représente un levier de mise en valeur de la voie d'eau pour les touristes et populations du territoire.

5.3. Covoiturage et mobilité partagée

Le territoire n'est couvert par aucune aire de covoiturage ni aucun service de mobilité partagée (automobile en libre-service). Des pratiques spontanées semblent néanmoins présentes sur le territoire et gagneraient à être soutenues et organisées par l'aménagement d'aires visibles et sécurisées.

Du fait de la **concentration de nombreux services et activités au sein de certains pôles urbains** et principalement de la ville-centre, le covoiturage et la mobilité partagée auraient intérêt à être développés davantage dans le territoire, en particulier dans un contexte de fragilité sociale d'une partie de la population dépendante des coûts de l'automobile.

Ces solutions mutualisées, **alternatives aux déplacements autosolistes** en milieu rural, permettraient à la fois de limiter les gaz à effets de serre et le budget des ménages consacré à l'automobile.

Aussi, afin de promouvoir cette pratique, plusieurs leviers pourraient être développés conjointement tels que des campagnes de sensibilisation auprès des automobilistes, des aménagements dédiés, ainsi que des outils numériques facilitant la mise en relation des usagers.

L'organisation du covoiturage devra toutefois veiller à pallier l'éclatement des lieux de vie et lieux d'emplois pour fonctionner. A ce titre, les aires de covoiturage devront être localisées aux nœuds de mobilité stratégiques (entrées ou sorties de bourgs, croisement de routes départementales structurantes, mutualisation avec l'offre de stationnements d'un grand équipement...).

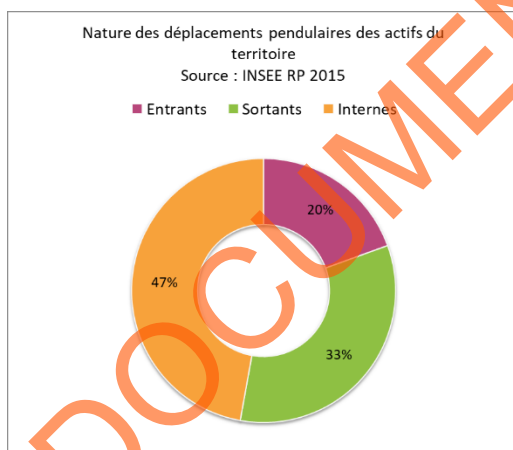
II. Des pratiques de mobilités révélatrices des tendances structurelles du territoire.

1. Des pratiques ancrées dans la proximité.

1.1. Des mobilités pendulaires polarisées révélatrices de l'organisation des pôles d'emploi.

Les trajets pendulaires des actifs de la CCBJC se répartissent de la manière suivante* :

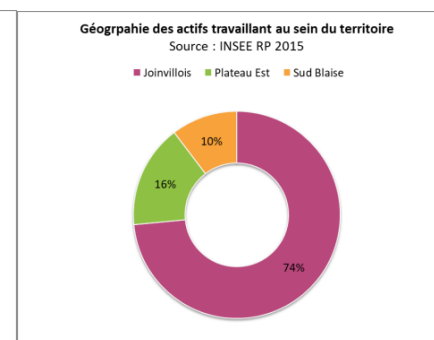
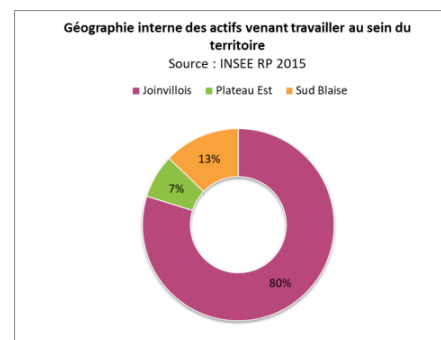
- 47% d'entre eux travaillent au sein du territoire intercommunal (2 703 actifs);
- 33% quittent le territoire pour aller travailler à l'extérieur (1 912 actifs);
- 20% d'actifs extérieurs se rendent sur le territoire pour exercer leur emploi (1 116 actifs).



Le rayon géographique des mouvements pendulaires des actifs la CCBJC est **très peu étendu**. Les déplacements s'effectuent principalement au sein du département de la Haute-Marne et des EPCI voisins :

- 78% des actifs quittant le territoire de la CCBJC pour travailler restent dans le département de la Haute-Marne et 76% des actifs extérieurs proviennent de ce même département ;
- 51% des actifs résidents se rendent au sein de la Communauté d'Agglomération de Saint-Dizier et 48% des actifs de la CA viennent travailler sur le territoire.

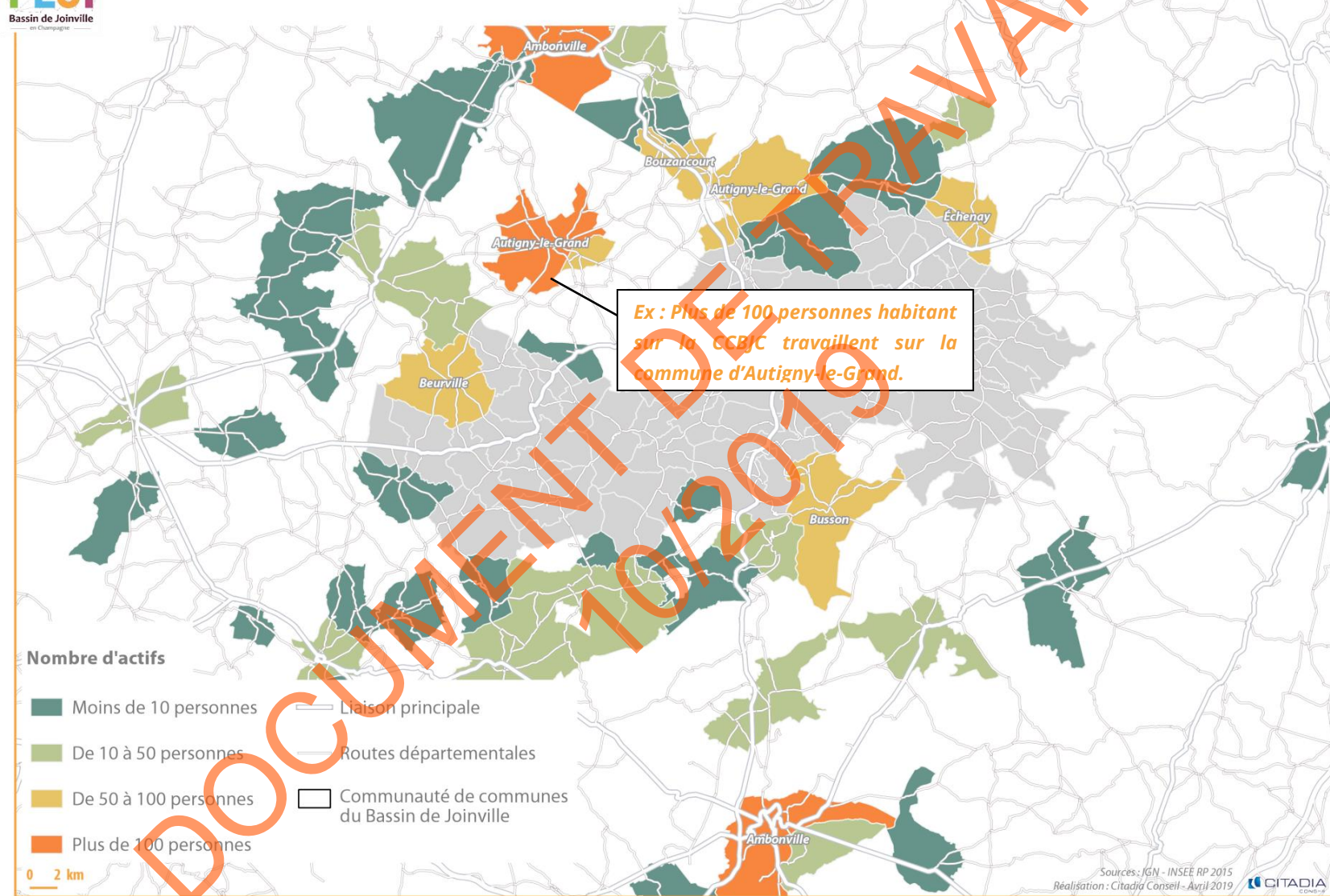
Sans surprise, ce sont les **principales centralités urbaines et d'emploi** qui polarisent les flux pendulaires. Ainsi, la commune de Saint-Dizier attire 22% des actifs de la CCBJC (430 actifs) et Chaumont en polarise 11% (200 actifs). Joinville capte quant à elle 48% (538 actifs) des actifs entrants sur le territoire de la CCBJC pour y travailler. A lui seul, le secteur du Joinvillois polarise 890 actifs extérieurs au territoire et venant y travailler (80%), ainsi que 1 986 actifs internes au territoire et y travaillant (74%). Cette polarisation traduit le statut de **pôle d'emploi de la ville-centre**.



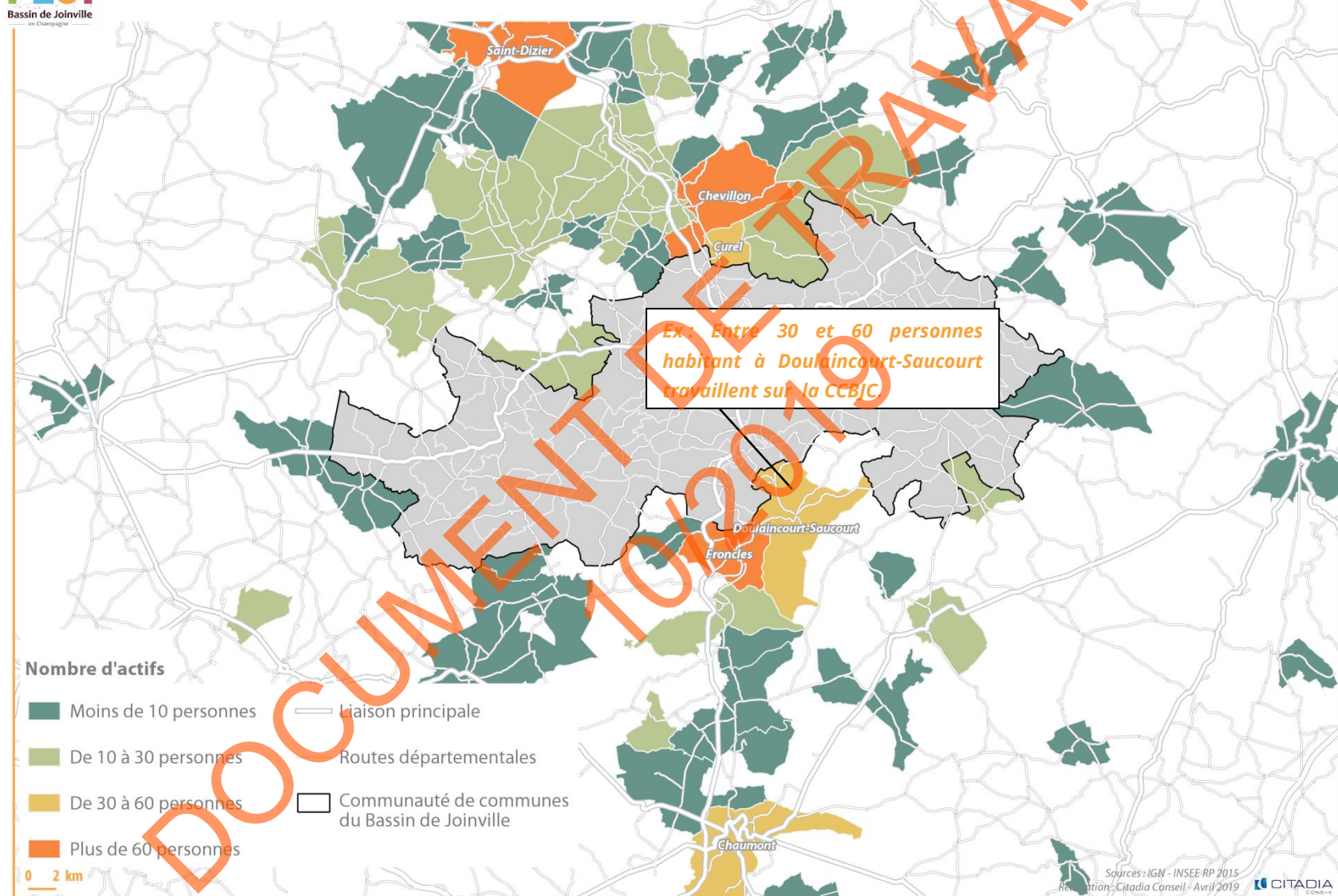
**En matière de déplacements pendulaires, les données fournies par l'INSEE ne portent que sur la moitié de la population et moins du quart des déplacements des actifs eux-mêmes, ce qui appelle à une vigilance dans les analyses. Compte tenu de leur variabilité et de leur complexité, les mobilités du quotidien ne sont pas mesurées par les institutions publiques produisant de la statistique.*

DOCUMENT DE TRAVAIL
10/2019

PLUi Lieu de travail des actifs allant travailler hors du territoire



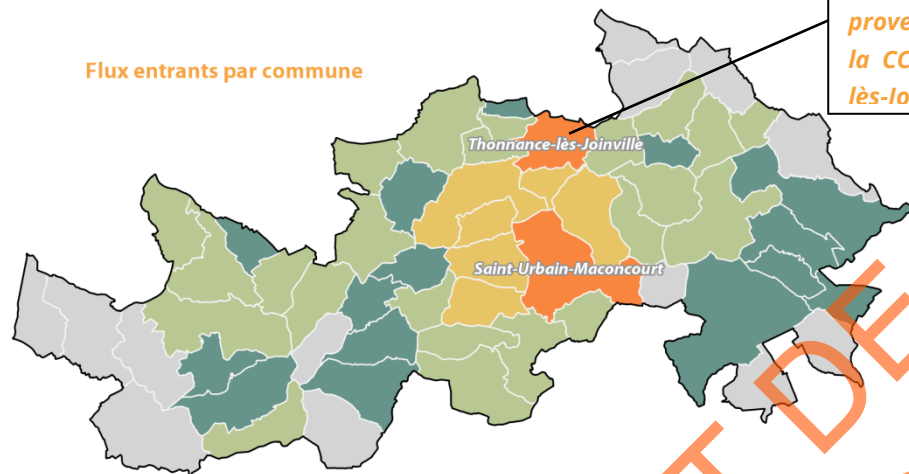
PLUi Lieu de résidence des actifs venant travailler sur le territoire



PLUI Flux pendulaires internes au territoire de la CCBJ

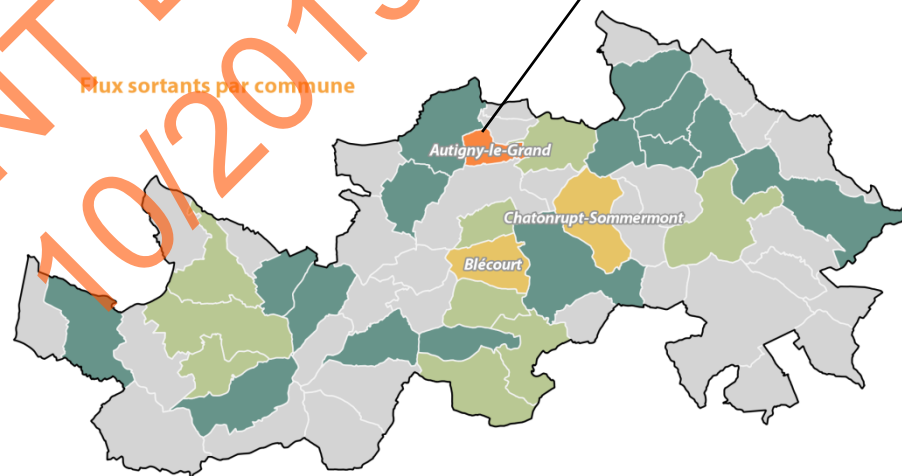
Bassin de Joinville
en Champagne

Flux entrants par commune



Ex: Plus de 100 personnes provenant d'autres communes de la CCBJC travaillent à Thonnance-lès-Joinville.

Flux sortants par commune



Ex: Plus de 100 personnes habitant à Autigny-le-Grand travaillent dans une autre commune de la CCBJC.

Nombre d'actifs

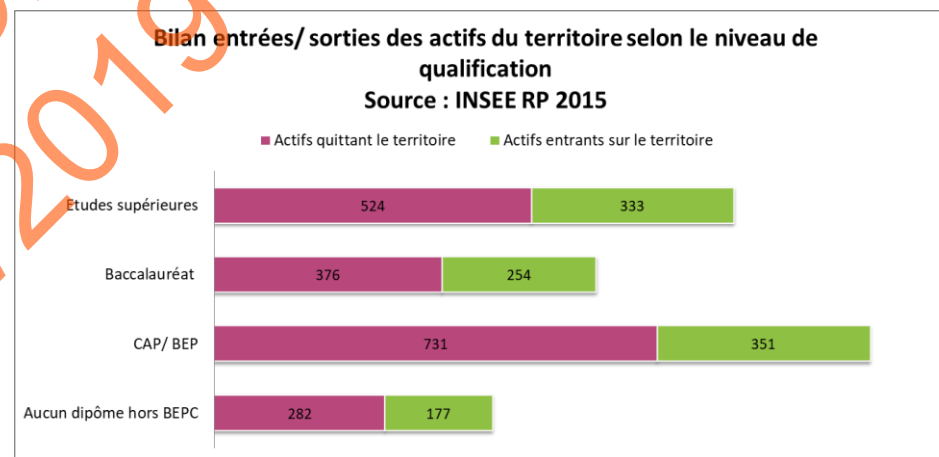
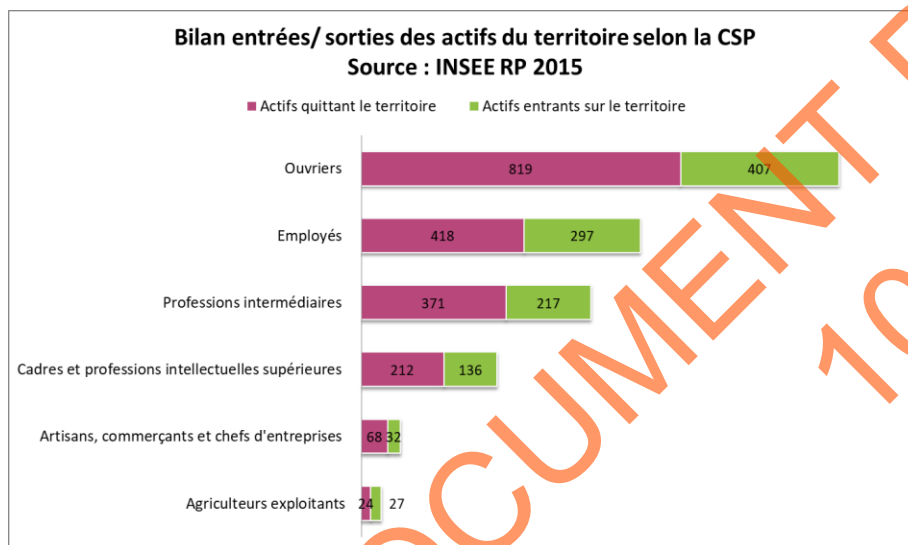
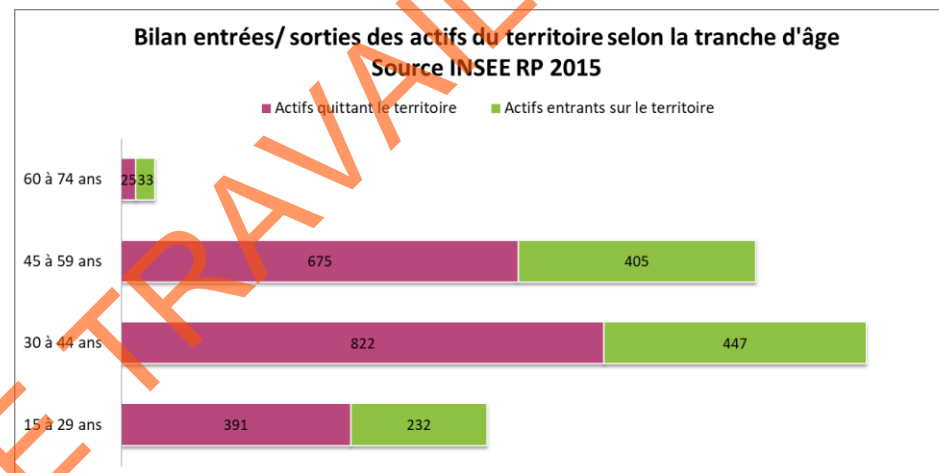
- Moins de 10 personnes
- De 10 à 50 personnes
- De 50 à 100 personnes
- Plus de 100 personnes
- Pas de flux entrants / sortants
- Communauté de communes du Bassin de Joinville

0 2 km

2. Migrations domicile-travail : des profils contrastés.

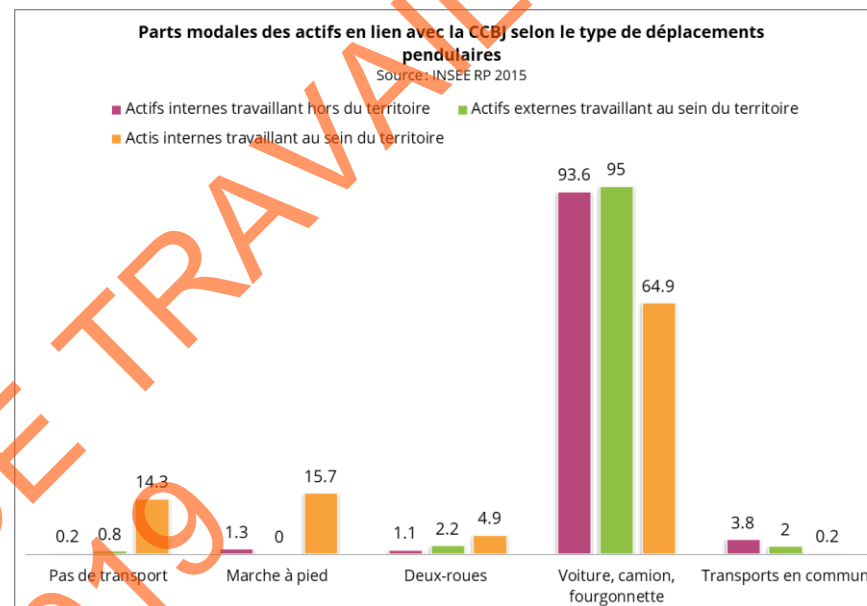
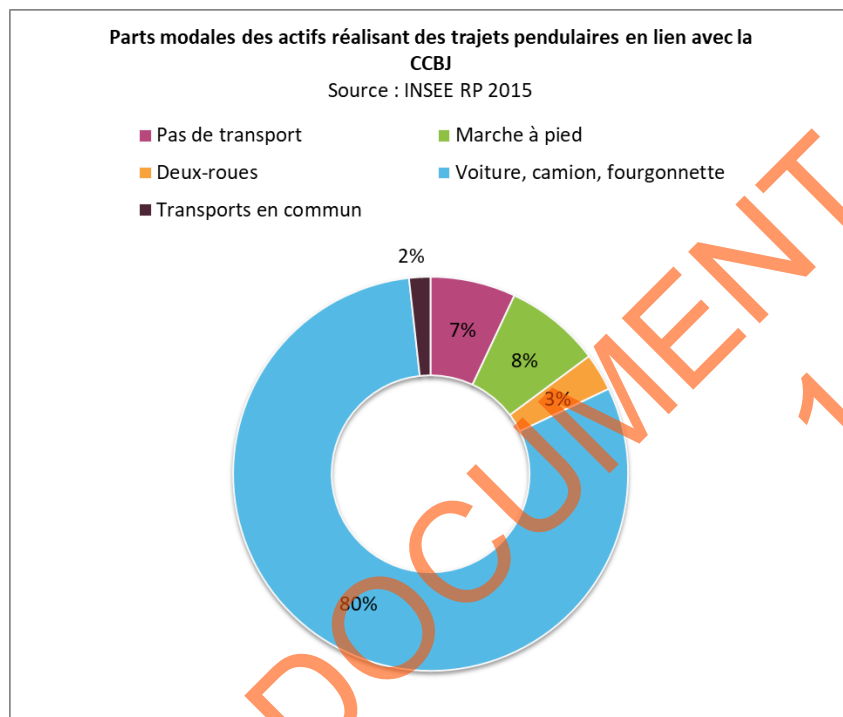
2.1. Des trajets professionnels propres à la catégorie socio-professionnelle des actifs.

Le bilan des entrées et sorties des actifs du territoire donne à voir le départ des catégories socio-professionnelles supérieures (212 cadres et professionnelles intellectuelles supérieures quittent le territoire pour travailler tandis que 136 y rentrent), ainsi que des populations jeunes et présentant les meilleurs niveaux de qualification. Il apparaît donc que **les populations les plus dynamiques quittent le territoire pour travailler**, interpellant ainsi le renforcement de l'attractivité économique de la CCBJC pour retenir les actifs.



3. Une prédominance de la voiture individuelle, signe de la ruralité du territoire et l'offre limitée d'alternatives.

Avec 84% des ménages du territoire de la CCBJC disposant d'au moins une voiture (83% pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Dizier) et 38% de deux voitures ou plus (36% pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Dizier), le bassin de Joinville présente **un fort niveau d'équipement automobile**. Ce fort niveau témoigne de la dépendance des populations à la voiture individuelle, emblématique d'un territoire rural faiblement desservi par les transports en commun et des distances souvent importantes à parcourir.



Le recours à la marche est plus important (16%, pour une moyenne de 8% concernant l'ensemble des actifs) pour les actifs travaillant au sein du territoire qui parcourent des petites distances et peuvent se passer de modes motorisés. A l'inverse, l'usage des transports collectifs pour les actifs travaillant hors du territoire (4% pour une moyenne totale de 2% pour l'ensemble des actifs) souligne la possibilité de recourir à la ligne TER Saint-Dizier-Joinville-Chaumont. En ce sens, **les pratiques de mobilités des actifs du bassin de Joinville sont révélatrices d'une offre de mobilité limitée, contraignant les populations à utiliser la voiture.**

Conclusion : une stratégie de mobilités à adapter aux réalités d'un territoire rural présentant des fragilités socioéconomiques.

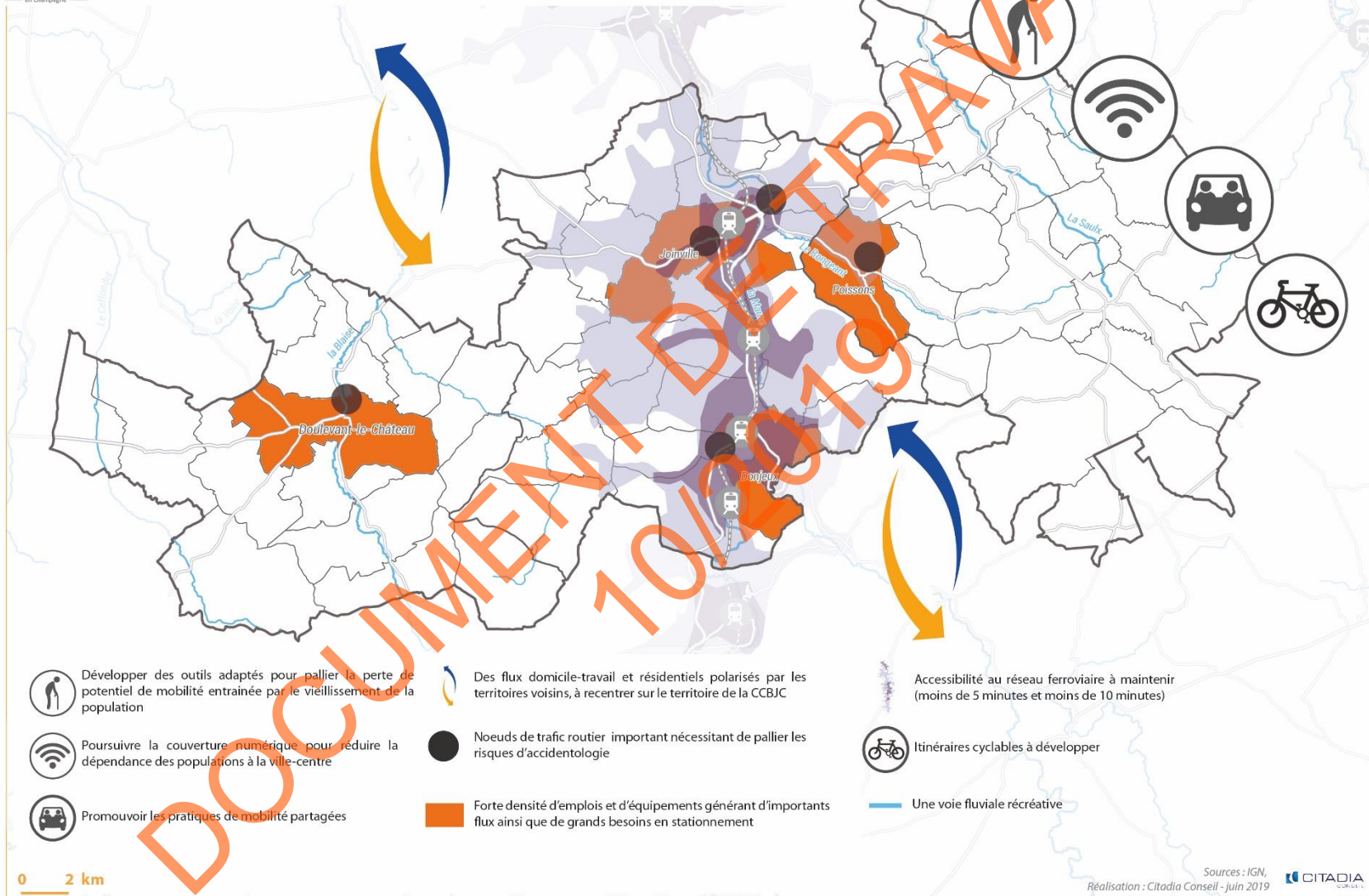
La stratégie de mobilités développée par la Communauté de Communes du Bassin de Joinville doit s'attacher à prendre en compte l'empreinte rurale du territoire. Le vieillissement de la population, ainsi que les difficultés financières rencontrées par de nombreux ménages amène à une baisse du potentiel de mobilités au sein de la CCBJC. Le territoire est également confronté aux nuisances atmosphériques et sonores générées par la prégnance de pratiques de mobilités dominées par la voiture et des réflexes autosolistes.

Afin de répondre à ces enjeux, il apparaît nécessaire de mener une réflexion transversale portant sur l'ensemble des modes de déplacements. Conçus de manière complémentaire, ces différents segments de l'offre pourront être à même de répondre à l'évolution des besoins et des pratiques des mobilités, dont les spécificités locales doivent être le socle de la stratégie de mobilité communautaire. Sans prétendre faire disparaître l'usage de la voiture individuelle, des aménagements physiques et des outils techniques devront être développés à une échelle municipale et communautaire, conjointement à un accompagnement des populations vers de nouvelles pratiques.

DOCUMENT 10/2019 DE TRAVAIL

PLUi Apporter une réponse adaptée aux enjeux de mobilités en milieu rural

Bassin de Joinville en Champagne PLUi de la Communauté de communes du Bassin de Joinville en Champagne



Atouts

- ↘ Un territoire inscrit au sein du réseau routier régional et bien relié aux pôles urbains voisins par les infrastructures routières.
- ↘ Un réseau routier hiérarchisé en cœur de territoire et une offre de stationnement conséquente, à même de favoriser des démarches de mutualisation.
- ↘ Un potentiel de développement des modes actifs et une dynamique de promotion de cette pratique en cours de renforcement.
- ↘ D'autres infrastructures attractives pour des pratiques récréatives, pouvant potentiellement recouvrir d'autres fonctionnalités (haltes fluviales, aérodrome).

Faiblesses

- ↘ Une fragilisation sociale des populations, couplée à une dépendance automobile, contraignant le recours systématique à la voiture individuelle, qui accentue l'isolement de certaines communes et secteurs.
- ↘ Un éclatement des lieux de vie réduisant le potentiel de développement de pratiques de mobilité partagée, telles que le covoiturage.
- ↘ Des dysfonctionnements dans le réseau routier et un éloignement du territoire aux grandes infrastructures (autoroute, gare TGV...) qui contraignent l'attractivité auprès des investisseurs.
- ↘ Un fort usage de la voiture, entraînant souvent de mauvaises habitudes de la part des usagers, comme le stationnement sauvage.
- ↘ Un réseau de transport urbain inexistant, accentuant l'enclavement des communes rurales et contraignant les populations à la dépendance automobile.

- ↘ Un bilan entrées / sorties en défaveur du territoire du fait du départ des populations les plus dynamiques, au détriment de son attractivité.

Défis

- ↘ Entretien le réseau routier pour anticiper l'accroissement des flux liés aux futurs projets économiques au sein du territoire et à proximité.
- ↘ Pallier l'absence de réseau de transport urbain par des services de transports en commun alternatifs et adaptés au milieu rural peu dense tels que le Transport à la Demande (TAD), des modes de déplacements partagés (covoiturage, auto-partage), modes doux (dont électrique), ou recherchant la mutualisation entre les transports en commun existants (scolaires et actifs).
- ↘ Développer les infrastructures dédiées aux modes actifs afin de renforcer le tourisme vert et d'itinérance.
- ↘ Poursuivre les actions de requalification des espaces publics engagées dans plusieurs communes pour résoudre notamment les problématiques de stationnement sauvage.
- ↘ Prendre en compte les servitudes d'alignement impactant de nombreux bâtiments sur le territoire et pouvant nuire à la rentabilité des travaux de réhabilitation en cœur de villages.

Chapitre 7 : Tourisme

I. Une authenticité rurale à valoriser

1. Un rayonnement touristique limité par l'éloignement du territoire aux grands flux.

Loin du bruit des métropoles régionales (Reims, Nancy,...) et réseaux de transports structurants, le Bassin de Joinville en Champagne **est écarté des grands flux de touristes** qui profitent essentiellement à l'Alsace et à la Champagne à l'échelle du Grand-Est. La visibilité du territoire à grande échelle est par ailleurs contrainte par l'accessibilité au réseau ferré, la gare TGV la plus proche étant à 1h20 de la commune centrale de Joinville (Meuse TGV).

En plus de ce premier facteur géographique, des **causes structurelles limitent l'attractivité du territoire pour les touristes et personnes de passage**. En effet, les tendances démographiques et économiques à la baisse ne renvoient pas l'image d'un territoire dynamique.

Par ailleurs, l'**absence de sites majeurs** ne lui permet pas de s'appuyer sur un attracteur pour rayonner et diffuser une offre plus large. Le territoire n'est donc pas une « destination » en tant que telle, et répond avant tout à une clientèle de passage ou de court séjour.



Il peut néanmoins s'appuyer sur la proximité de deux locomotives que sont le **Lac du Der** et le **Mémorial de Charles-de-Gaulle** à Colombey-les-Deux-Eglises, pour capter des flux et s'inscrire dans un tourisme d'itinérance.

Cirey-sur-Blaise
Source : Citadia Conseil

2. Des entrées touristiques multiples à « mettre en musique ».

2.1. Un patrimoine paysager et architectural incontestable, levier d'attractivité majeur.

Le territoire, situé en Nord Haute-Marne à l'orée des Vosges, bénéficie d'une large palette paysagère, entre **plaine de Champagne humide** et **système de plateaux entaillés dit « Le Vallage »** dans lequel s'enlise la **vallée de la Marne**.

Ces nuances confèrent au Bassin de Joinville en Champagne, un visage et un relief particuliers, qui ont jadis attiré nombre de seigneurs ayant hérissé leurs châteaux.

Les **châteaux** de Joinville, Cirey-sur-Blaise, ou encore de Tremilly sont quelques-uns des témoignages de ce **passé industriel et moyenâgeux** et soulignent aujourd'hui la richesse du patrimoine historique et culturel en présence. Ces monuments s'accompagnent également de **parcs et jardins remarquables** (Cirey-sur-Blaise, Joinville, Thonance-lès-Joinville), qui enrichissent l'offre touristique en période estivale.

A la Renaissance, les richesses naturelles du territoire (eau, bois, minerai de fer, sable...) ont suscité l'intérêt d'établissements métallurgiques et les fonderies se sont imposées dans le paysage. Si le territoire souffre aujourd'hui de la désindustrialisation, l'**art de la fonderie** a laissé des traces tant culturelles que patrimoniales. Le musée du Metallurgic Park, basé à Dommartin-le-Franc et sur les sites de Poissons (minières) et Vecqueville (ancien haut-fourneau) au sein du territoire, retrace justement l'histoire du berceau de la production métallurgique en Haute-Marne.

Les centres-villes, bourgs et villages sont ainsi colorés des vestiges de ce passé, et 2 sites sont aujourd'hui classés et inscrits (Château du Grand Jardin, Château de Nully-Tremilly). La commune de Joinville, vivement engagée dans une politique de restauration et valorisation de son patrimoine, s'est vue récompensée par les **labels de « petite cité de caractère » et « Village-étape »** lui conférant une certaine notoriété. Plusieurs **événements** viennent par ailleurs mettre en valeur le patrimoine, conter l'histoire et valoriser les initiatives culturelles locales à l'image des « Lumières de Joinville », « Eté du spectacle vivant » et concours photo régional « Capture ton patrimoine industriel ».

Au-delà des actions menées à Joinville, les **initiatives de valorisation du patrimoine existant (religieux, châteaux...)** mais restent dispersées sur le **territoire** et gagneraient à être poursuivies et coordonnées. En effet, une telle mise en réseau des différents sites assurera une plus large visibilité aux touristes et aux sites à l'image des parcours ponctués des Châteaux de la Loire, ou encore de Saint-Jacques de Compostelle.

2.2. Une offre diffuse à structurer davantage pour valoriser le tourisme de loisirs et de pleine nature.

La rivière de la Marne, le Canal « entre Champagne et Bourgogne » et la proximité au Lac du Der sont propices à la pratique d'un certain nombre d'**activités de nature et sportives** (pratiques nautiques, randonnées vélo, pêche...).

La densité du réseau hydrographique donne l'opportunité au territoire de développer plus largement le **tourisme fluvestre** en complémentarité des activités nautiques pouvant être pratiquées sur le Lac du Der et le Canal. Les rivières et les petits ruisseaux se prêtent en effet à des activités en pleine nature (randonnées sur l'eau ou « au fil de l'eau », pêche...) qui permettraient de révéler le cadre bucolique des communes, la faune et la flore locale ainsi que le petit patrimoine lié à l'eau (ponts, maisons éclésiastiques, moulin de Poissons...).

Si les **voies cyclables** sont à ce jour peu aménagées, un certain nombre de circuits sont proposés (« Sur la route des grands hommes », « La Petite

Suisse »...). Le territoire profite également du passage de chemins de randonnées de pèlerins (Jeanne d'Arc et Saint-Jacques de Compostelle), dont il peut tirer profit. A cette offre d'itinérance cyclable s'ajoute des circuits équestres balisés.

Plusieurs **projets sont en cours pour compléter l'offre d'itinérance cyclable**. Une voie est en création entre Saint-Dizier, le lac du Der et la CCBJC. Les voies vertes et véloroutes sont également en déploiement.

Au-delà des de cette offre de loisirs de pleine nature, le territoire jouit de plusieurs **produits du terroir** en interne et à proximité, à même d'être valorisés davantage au prisme de **l'agro-tourisme** : écrevisses, truffe, fromage, champagne. Le tourisme de bouche est par ailleurs un marqueur identitaire fort qui séduit aujourd'hui les touristes en quête d'authenticité : entre découverte culturelle, tourisme de ferme, dégustation, savoir-faire local, l'œnotourisme ou tourisme vinicole, les activités sont nombreuses pour les amateurs. Le territoire bénéficie ainsi d'atouts et de petites productions non négligeables (niche ?), dont l'image gagnerait à être davantage valorisée et mise en avant à destination des voyageurs gourmets.



Dommartin-le-Saint-Père

Source : Citadia Conseil



Poissons

Source : Citadia Conseil

II. Des équipements et services touristiques à enrichir pour donner à voir une offre « au goût du jour ».

L'**éventail des choix offerts** aux touristes ou personnes de passage apparaît **limité** sur le territoire et se concentre principalement dans la centralité de Joinville.

L'offre d'**hébergements**, réduite en nombre, est cependant assez diversifiée et de qualité avec :

- 3 hôtels dont deux 3 étoiles : 2 à Joinville et un à Gudmont-Villiers, d'une capacité de 35 chambres au total ;
- 2 campings, l'un à Poissons de 11 emplacements et l'autre à Thonnance-lès-Moulins de 200 places et classé 5 étoiles ;
- 8 gîtes (Autigny-le-Grand, Cirfontaines-en-Ornois, Échenay, Ferrière-et-Lafolie, Vaux-sur-St-Urbain et 2 à Joinville) ;
- Une petite dizaine de chambres d'hôtes dont des fermes auberges qui viennent compléter l'offre ;
- Un château privé à Naumécourt.

Si le territoire offre aujourd'hui des hébergements « classiques », **l'évolution de la demande plaide pour de nouvelles formes d'hébergement plus insolites** et en particulier des « expériences » en pleine nature.

Le territoire, compte tenu de sa richesse paysagère et de sa couverture boisée, est à même d'incarner ressourcement et bien-être en offrant des hébergements alternatifs de type yourtes, cabanes, chalets, etc.

24 restaurants sont par ailleurs dénombrés à l'échelle de l'ensemble du territoire dont 13 pour la seule commune de Joinville. Moins dense que par le passé, l'offre reste toutefois qualitative et bien étoffée et participe à l'animation locale de la commune. Les séjours gastronomiques autour de la truffe témoignent également de la richesse gastronomique du territoire.

En termes d'équipements, les haltes / ports de plaisance de Joinville et Donjeux garantissent aux campings-caristes des emplacements dans un cadre paisible.

En outre, face à la **quasi-absence de grands équipements sportifs et de loisirs** au sein du territoire, la CCBJC a entrepris un certain nombre de projets pour améliorer et compléter l'offre. Parmi eux, la **création d'un complexe sportif et la rénovation du gymnase du champ du Tir à Joinville**, permettront de répondre à la fois aux besoins des habitants et éventuelles personnes de passage.

Enfin, le **numérique** qui devrait couvrir intégralement le territoire d'ici quelques années devrait permettre le développement de e-services pour améliorer l'expérience des visiteurs (référencement de l'offre en temps réel) et élargir la lisibilité des sites et des différents acteurs et prestataires (plateforme d'échanges et mutualisations...).



Echenay

Source : Citadia Conseil



Rouvroy

Source : CCBJC

Atouts

- Un territoire paisible, préservé et reconnu pour sa qualité patrimoniale (« Petite cité de caractère », « Village étape », sites classés et inscrits).
- Des parcours et circuits pédestres qui maillent l'ensemble du Bassin de Joinville en Champagne et assurent des continuités avec les territoires et sites voisins.
- Un territoire vallonné et d'une grande richesse naturelle en capacité de structurer une filière « nature et itinérance » en accroche du futur parc national des Forêts en Champagne et Bourgogne.
- Une offre d'hébergements quantitativement limitée mais de moyen/haut de gamme, qui garantit une offre de qualité aux visiteurs.
- Des projets d'équipements sportifs (mise à niveau et création), qui enrichissent l'offre et apportent de réponses de proximité aux habitants et personnes de passage.

Faiblesses

- Une identité peu palpable et une offre de culture / événementielle ponctuelle qui limite le rayonnement du territoire.
- Des friches industrielles et un parc de logements vacants qui tendent à ternir l'image de certaines communes.
- Une offre de restauration et culturelle largement concentrée sur la commune de Joinville.
- Un niveau de service et une accessibilité insuffisants pour retenir les touristes ou personnes de passage.

Défis

- Structurer l'offre touristique en identifiant des thématiques phares (patrimoine, nature) et complémentaires (histoire, industrie) pour décliner et valoriser l'identité du territoire.
- Poursuivre les démarches de valorisation du patrimoine et des espaces publics tout en développant de nouveaux usages.
- Organiser la découverte du territoire et de son petit patrimoine (fontaines, chapelles...) par une signalétique commune et en aménageant des aires de repos / pique-nique, points de vue et parcours d'interprétation ou de curiosité.
- Renforcer et diversifier la capacité d'hébergement du territoire dans la perspective du projet CIGEO et anticiper la réversibilité de ces structures pour l'accueil d'autres publics (résidences tourisme, foyer, principales...).
- Structurer l'offre en créant des passerelles entre activités (commerce, agriculture en circuits-courts...) et un « carnet de niches » pouvant mutualiser certaines prestations (truffière, pêche à la mouche...).
- Permettre la diversification des exploitations agricoles (circuits-courts, accueil à la ferme...).
- Poursuivre le déploiement de liaisons douces sécurisées en articulation aux pôles d'intérêts touristiques internes et proches et pour différentes pratiques (VTT, équitation...).
- Améliorer l'offre de services aux visiteurs en s'appuyant sur le levier du numérique (location/réservation, information en temps réel...) pour répondre aux attentes des clientèles.