

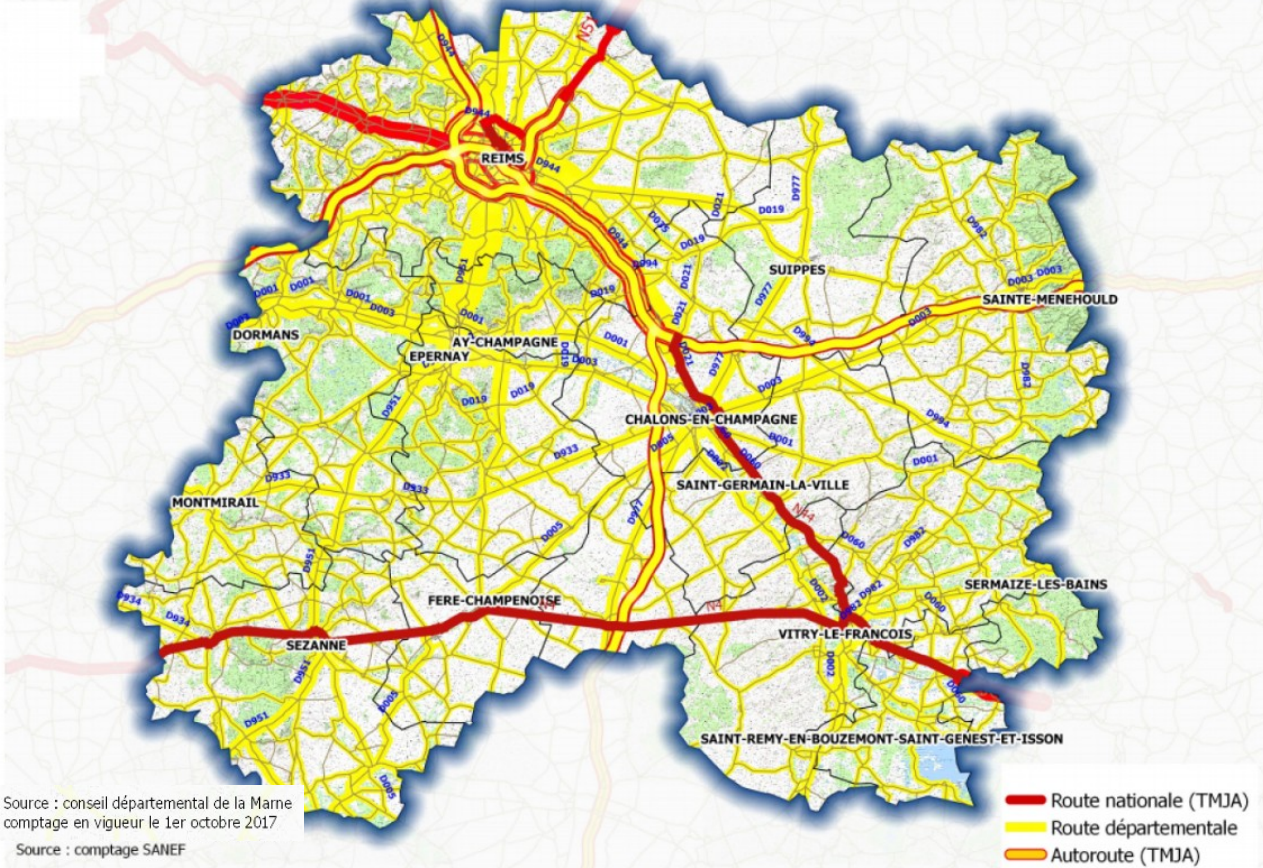


Département de la Marne



1 Offre d'infrastructures et de services

Trafic routier sur routes départementales, nationales et autoroutes



La carte départementale ci-dessus présente les trafics routiers (La représentation graphique de ces infrastructures routières est proportionnelle au trafic moyen journalier annuel recensé sur ces réseaux routiers – Une représentation plus détaillée de ces comptages routiers figure dans les fiches « EPCI »).

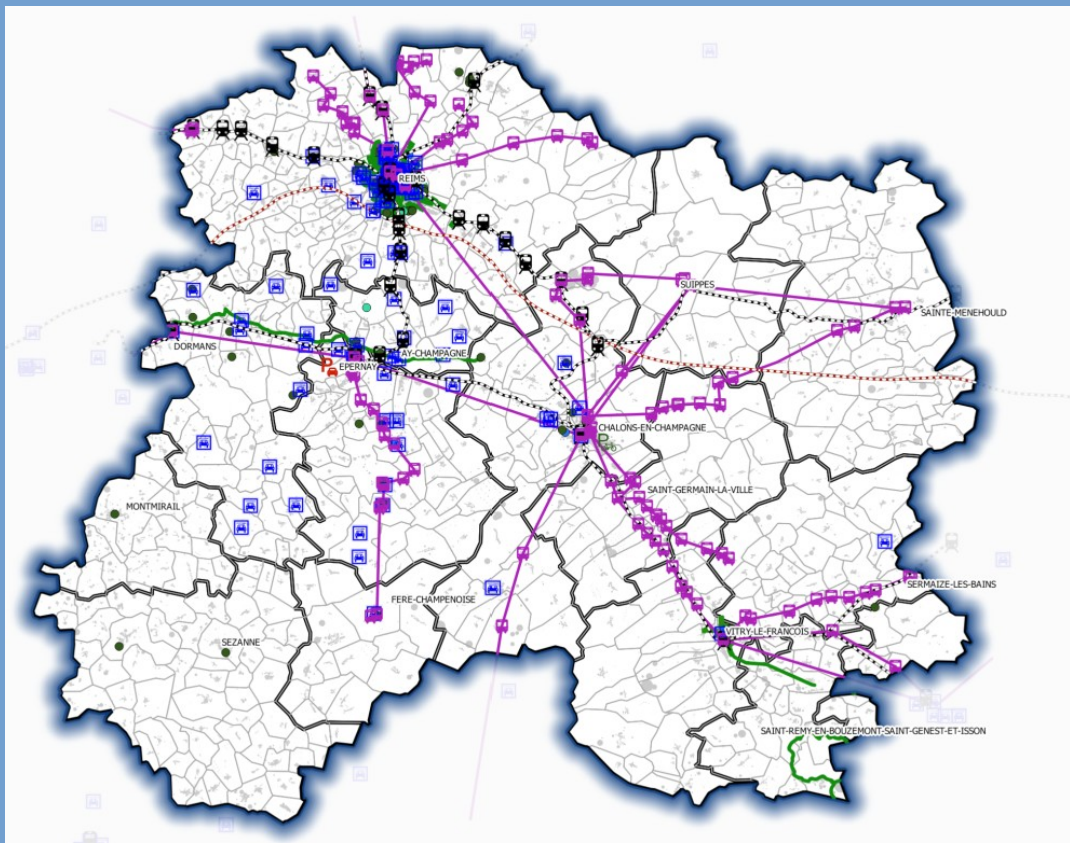
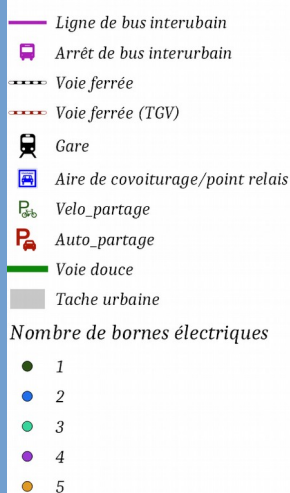
Le département est traversé par trois autoroutes (A4, A26 et A34) qui se rencontrent toutes dans l'agglomération de Reims, par un réseau de routes nationales (RN31, RN51, RN4 et RN44) qui supportent un trafic de poids lourds important et un réseau départemental qui irrigue le territoire.

La carte ci-dessous recense l'offre de services liés aux mobilités propres et partagées :

- les 12 lignes interurbaines de transports départementaux
- les aires de covoiturage du département au 1er janvier 2020 (recensement non-exhaustif)
- les 29 gares ou haltes ferroviaires de voyageurs, dont une gare de trains à grande vitesse, gare Champagne-Ardenne TGV, dans la commune de Bezannes.
- les aménagements cyclables dans la commune de Reims (données cartographiées au 1^{er} janvier 2020 - on observe cependant un fort développement des infrastructures favorisant la circulation des vélos dans de nombreuses autres zones urbaines du département) ainsi que la Véloroute de la Vallée de la Marne V52
- les infrastructures de recharge de véhicules électriques accessibles au public.
- les services de mobilités partagées : un service d'autopartage à Épernay, des services de vélopartage à Reims et Châlons-en-Champagne.



L'offre de mobilité durable sur le département



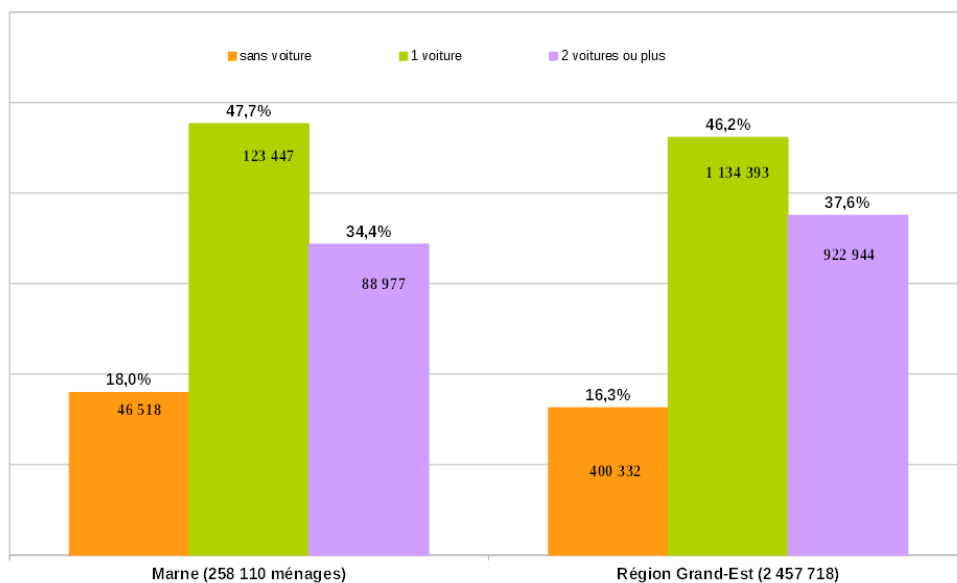
Sources :
Fluo Grand Est
SNCF Open Data
DREAL Grand Est, Panorama des nouvelles mobilités

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

La motorisation moyenne dans le département est de 1,16 véhicules/ménages. Ce taux est légèrement inférieur au taux de la région Grand-Est (1,21).

Equipement automobile par ménage en 2016 dans la Marne et la Région Grand Est

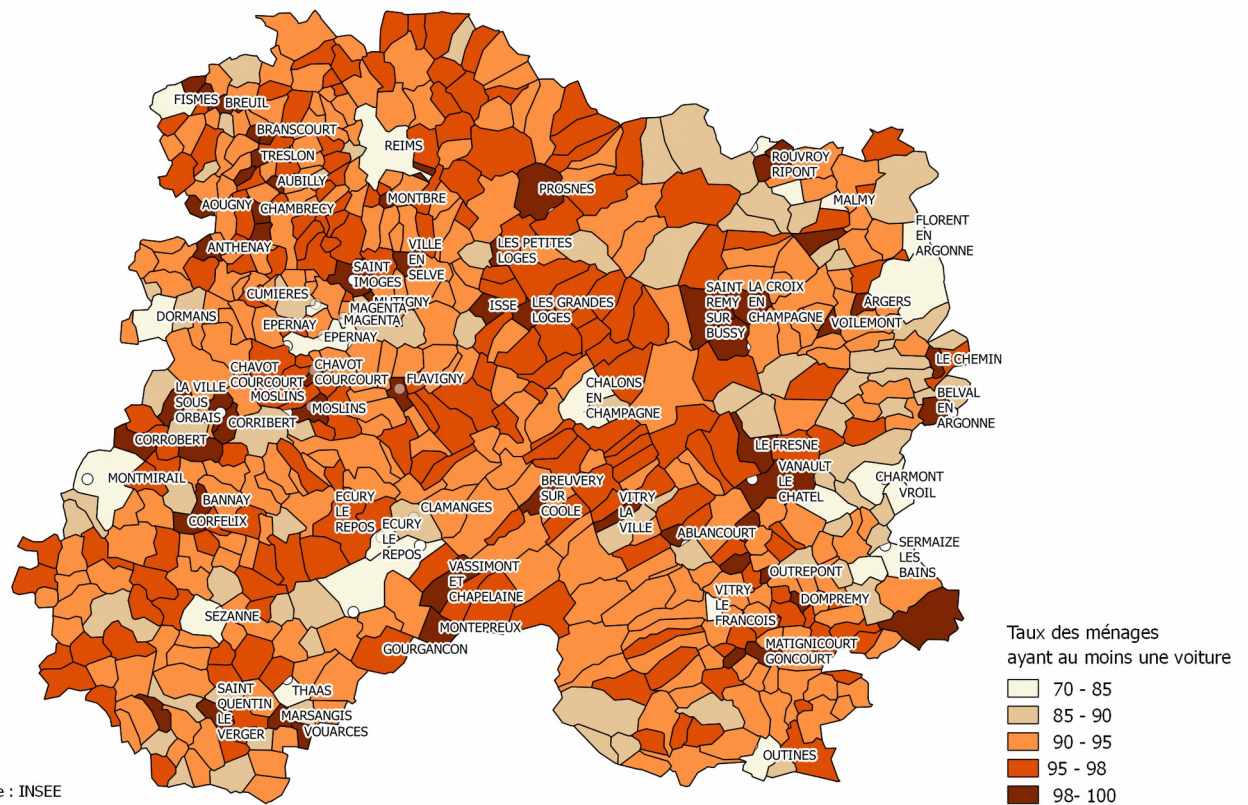


81,9 % des ménages du département possèdent au moins une voiture. Sur l'ensemble des ménages ayant au moins une voiture, 41,9 % des ménages de la Marne possèdent au moins 2 voitures. Ce taux est inférieur à celui des ménages de la région (44,9 %).

La Communauté Urbaine du Grand Reims et la Communauté de communes de Vitry, Champagne et Der ont un taux de ménages possédant au moins une voiture inférieur à la moyenne du département (respectivement 78,1 % et 81,3 %).

Sources : Insee-RP2015

Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



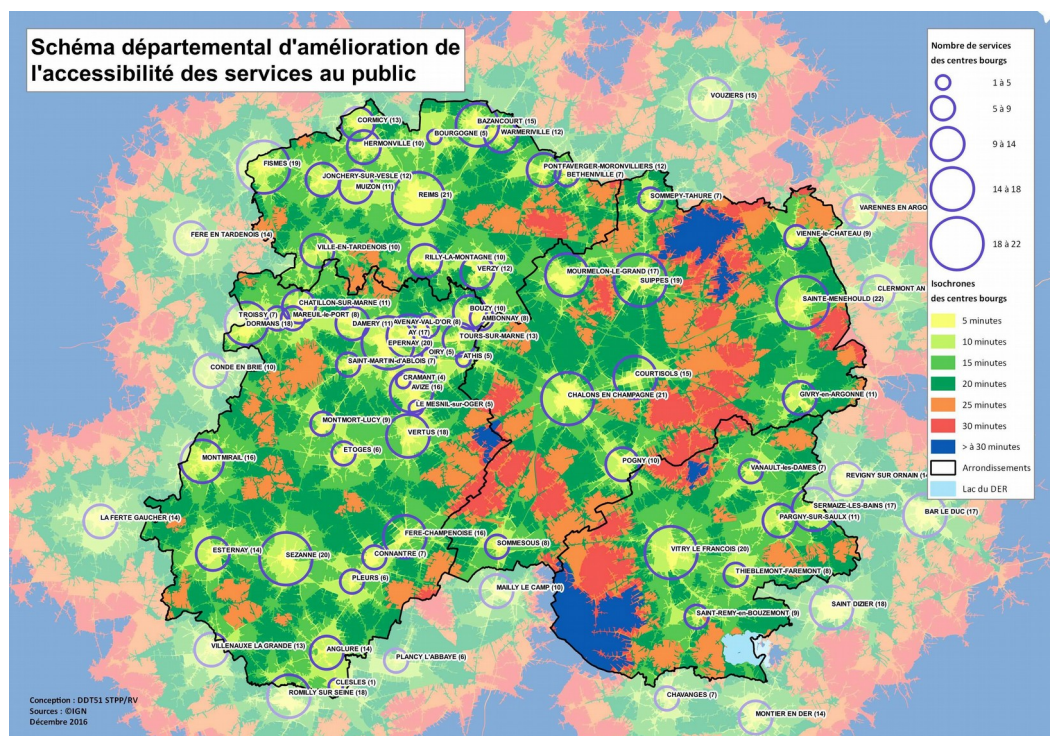
Les ménages les moins motorisés du département (entre 70 et 85 % des ménages ayant au moins une voiture) se situent principalement dans les pôles et bourgs-centre de chaque EPCI. Dans de nombreuses communes, plus de 98 % (voire 100 %) des ménages possèdent au moins une voiture. Ces communes se situent à l'écart des offres de transports en commun et dans des secteurs à dominante rurale (habitat diffus, éloignement des pôles d'emplois et d'équipements...).

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture

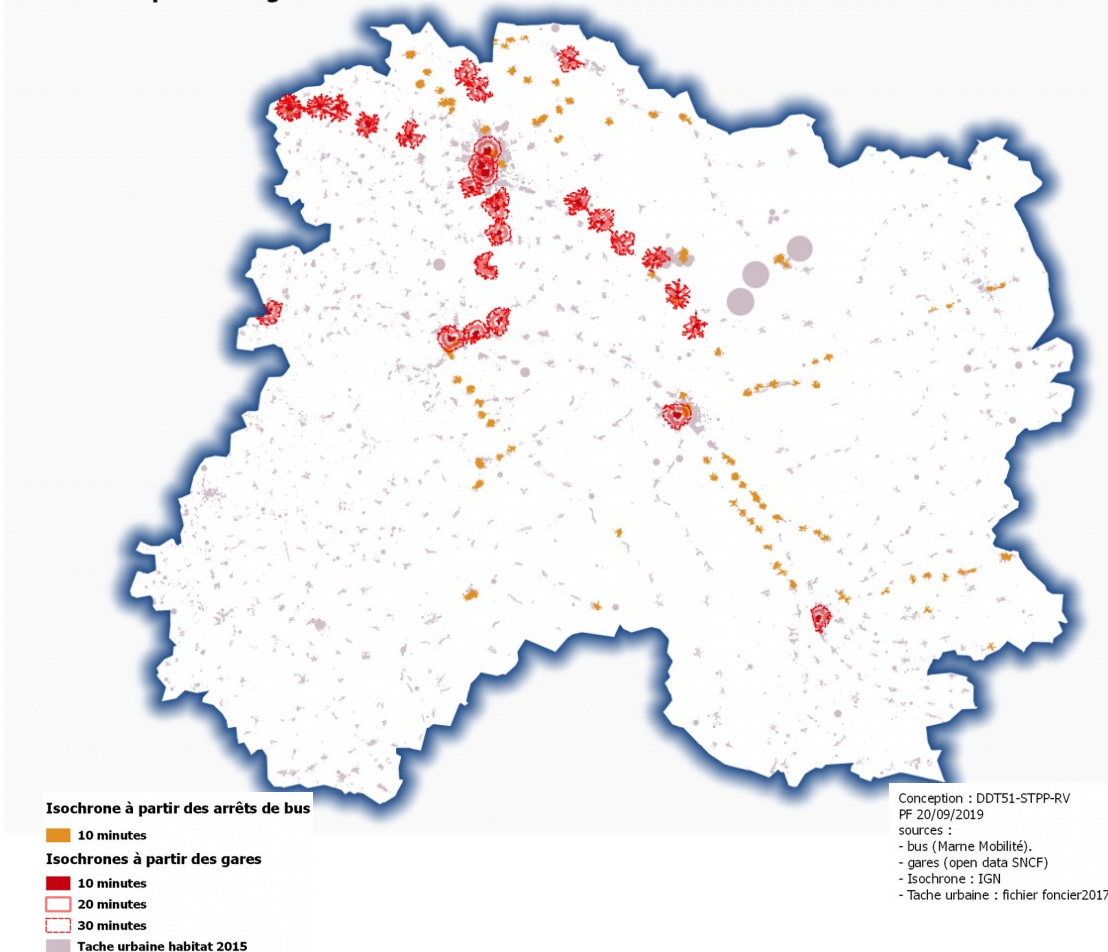
D'après le travail réalisé lors du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), certaines communes assurent des fonctions de centralité et concentrent l'offre d'équipements et de services.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 0 à plus de 30 minutes. Dans le département, la plupart des zones ayant un temps d'accès supérieur à 30 min correspondent aux terrains militaires ou à des grands espaces naturels ou forestiers où les réseaux viaires ne sont donc pas présents.



2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

Isochrones à partir des gares et des arrêts de bus



Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les différentes gares et haltes ferroviaires ainsi que les arrêts de bus.

Les isochrones à pied à partir des gares montrent les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis les gares et l'isochrone à partir des arrêts de bus montre les périmètres accessibles à 10 min depuis ces arrêts.

Ces périmètres peuvent aider à identifier les endroits clés où la signalétique pour piétons, la création de services de transports, etc..., peuvent être développés ou renforcés.

3 La qualité de l'air liée au secteur du transport routier

3.1 Les émissions liées au transport routier

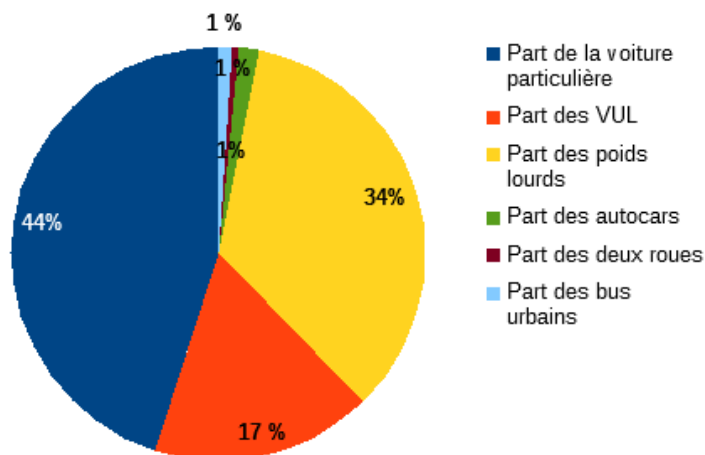
Dans la région du Grand Est, le secteur des transports occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (22 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales régionales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 46 % des émissions de NOx en 2010 et 52 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la Marne, le secteur des transports occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du département ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 3 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 1 390 723 teqCo2 en 2015.

3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

Dans le département, les voitures particulières participent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (43 % en 2010 et 44 % en 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers (VUL) pour, respectivement, 34 % et 17 % en 2015 (35 % et 17 % en 2010).

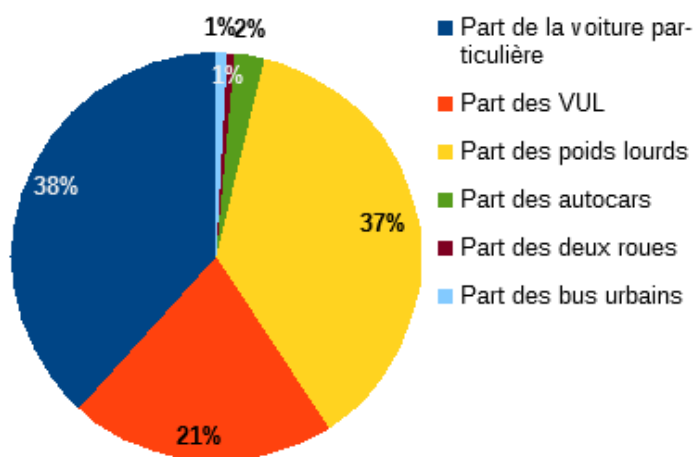
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Source : ATMO Grand Est
Invent'Air V2019

¹ L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015

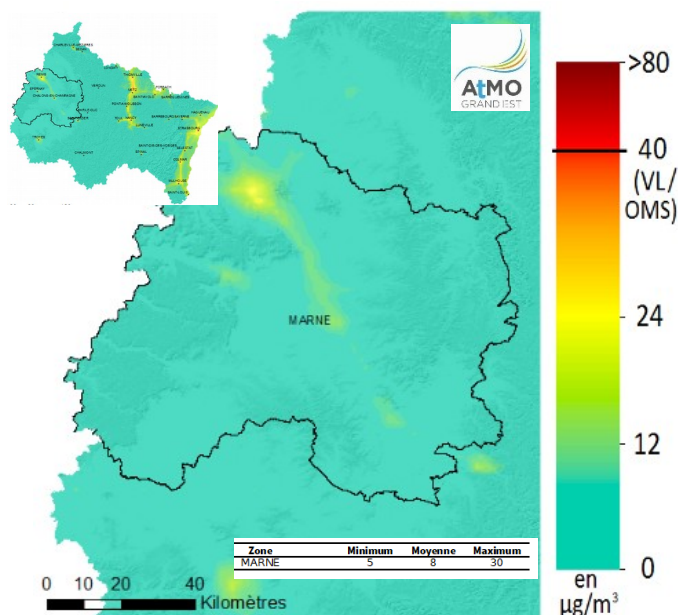


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 38 % et 37 % en 2015 (31 % et 53 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 21 % en 2015 (12 % en 2010)

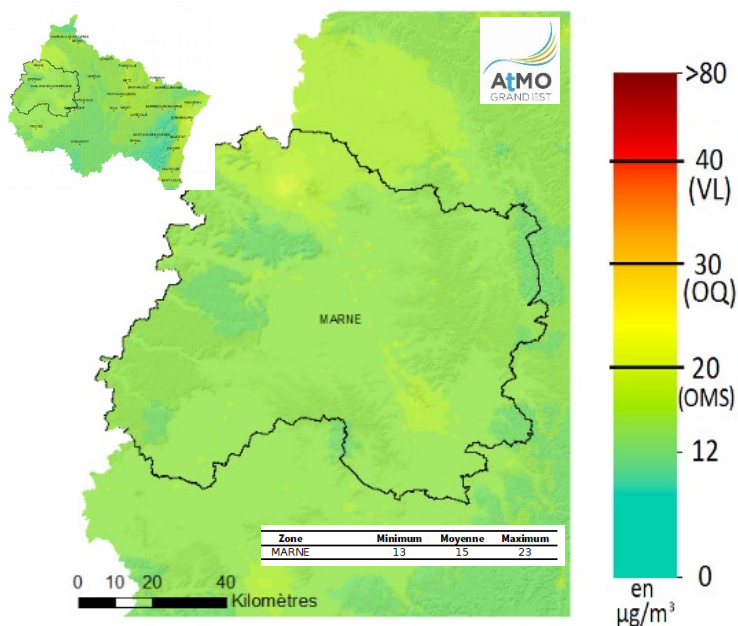
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

La pollution de l'air liée au transport concerne principalement les oxydes d'azotes (NOx) et les particules fines (PM10 et PM2,5 ; 10 et 2,5 indiquant le diamètre des poussières en micron).

Moyenne annuelle en dioxyde d'azote (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

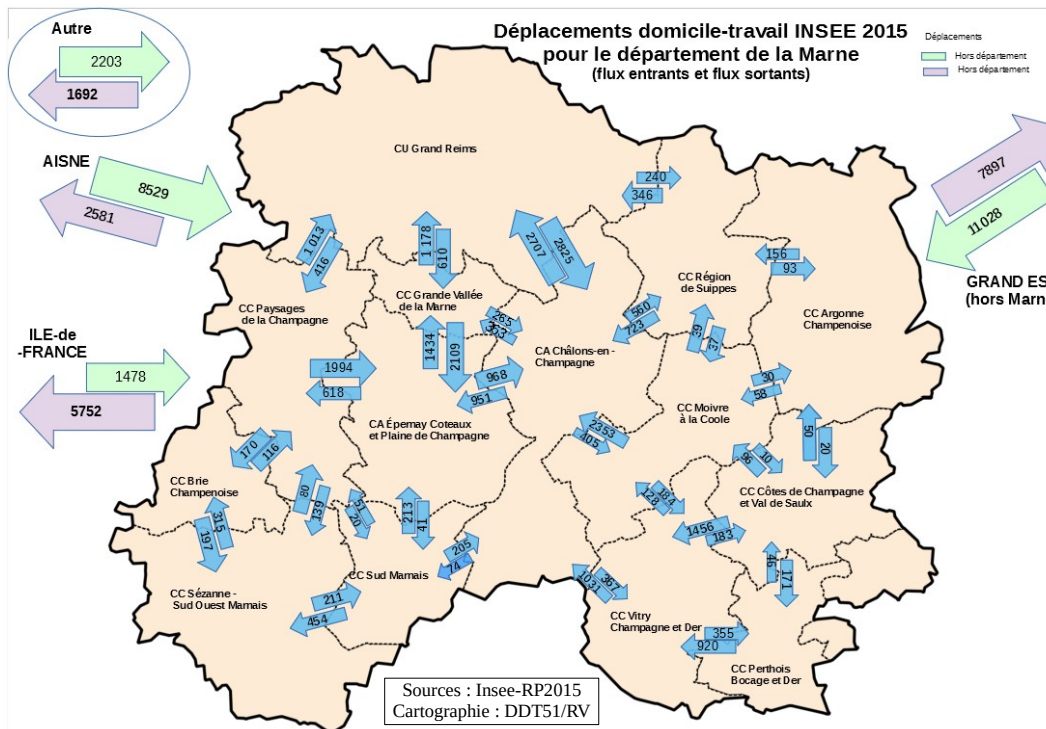


La modélisation de la moyenne annuelle de dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne du département est à $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

La valeur maximale du département à $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ met en évidence l'influence du trafic routier. Ce trafic routier est situé principalement au niveau de l'agglomération de Reims (en particulier à proximité de la traversée urbaine de Reims) et des axes routiers (A4 et RN44) entre Reims et Châlons-en-Champagne où les teneurs sont élevées. Vitry-le-François et Épernay présentent également des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote plus élevées que dans le reste du département

Les concentrations moyennes annuelles cartographiées en particules fines PM2,5 sont globalement inférieures à la valeur guide de l'OMS ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) dans le département. Quelques zones ont cependant une concentration qui dépasse cette valeur guide OMS : à proximité de la ville de Reims et de la ville de Vitry-le-François.

4.1 Les flux domicile-travail

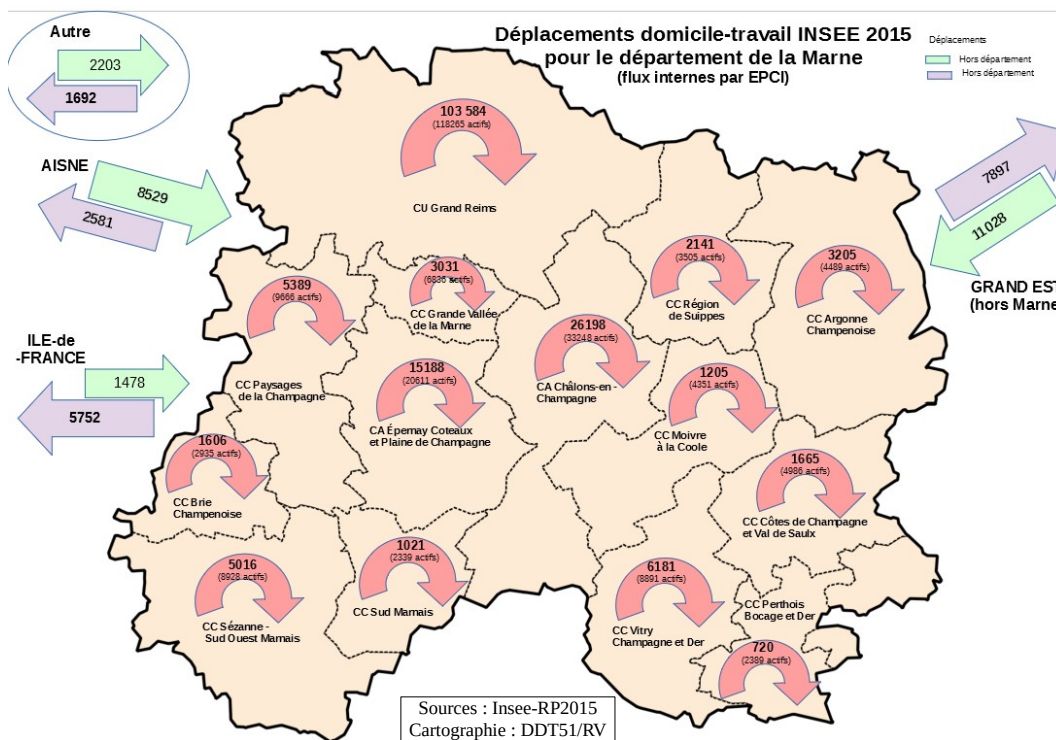


En 2015, 7,7 % des actifs du département (nombre total d'actifs dans le département : 232 493 actifs) vont travailler en dehors de la Marne. Ce taux est en légère hausse par rapport à 2010 (6,6 %).

L'illustration ci-contre montre les échanges qui ont lieu entre un ECPI et ses EPCI voisins uniquement. Un nombre important de navettes s'effectue au sein du triangle marnais c'est-à-dire entre la CU Grand Reims, la CA Châlons-en-Champagne et la CA Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne. Ces navettes sont facilitées par la diversité d'offres de transports qui existent dans ces territoires (gares ferroviaires, lignes régulières de transports en commun urbaines et interurbaines...).

En 2015, 92,3 % des actifs du département reste au sein du département pour aller travailler. En 2010, les actifs étaient un peu plus nombreux à travailler au sein du département (93,4 %).

En moyenne dans les EPCI du département, 70,2 % des actifs travaillent dans l'EPCI où ils résident. Pour la CU du Grand Reims, la CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne, la CA de Châlons-en-Champagne et la CC Argonne Champenoise, les flux internes sont supérieurs à cette moyenne. Pour les 3 premiers, cela se comprend vis-à-vis des 3 pôles d'emploi majeures : Reims, Châlons-en-Champagne et Épernay. Le triangle marnais est de nouveau affirmé par ces données.

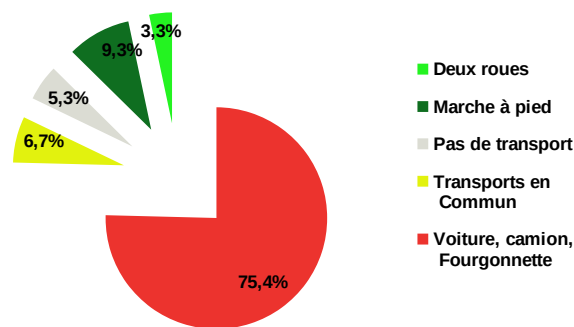


4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA des résidents en 2015

| Modes de transport | Actifs résidant et travaillant dans la Marne | |
|-------------------------------|--|---------------|
| | nombre d'actifs | Part modale |
| Deux roues | 7 106 | 3,3% |
| Marche à pied | 19 934 | 9,3% |
| Pas de transport | 11 269 | 5,3% |
| Voiture, camion, fourgonnette | 161 800 | 75,4% |
| Transports en commun | 14 462 | 6,7% |
| Total | 214 571 | 100,0% |

Répartition modale des actifs domiciliés et travaillant dans la Marne en 2015



Actifs résidant dans la Marne quel que soit leur lieu de travail hors de la Marne

En 2015, les 17 921 actifs, résidant dans la Marne et travaillant hors de la Marne, se rendent à leur travail principalement en voiture (79,8 %). Ils sont un peu plus de 17 % à se déplacer en TC. La part de la voiture est similaire à la part de 2010.

Actifs résidant et travaillant dans la Marne : 92,3 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire.

En 2015, plus de 75 % des déplacements domicile-travail au sein du département se font en voiture individuelle. Plus de 9 % des déplacements DOM-TRA se font à pied. Entre 2010 et 2015, la part de la « voiture » a augmenté de +1,7 pts pour les déplacements DOM-TRA, principalement au détriment de la « marche » (- 1,3 pts).

La voiture particulière est donc le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements au sein du département, suivie de la marche à pied.

4.2.2 Répartition modale pour les courtes distances pour les résidents de l'EPCI

| Modes de transport (en nombre d'actifs) | Entre 0 et 5 km | |
|---|-----------------|----------------|
| | 2010 | 2015 |
| Marche à pied | 23 250 | 19 470 |
| Deux roues | 6 530 | 5 878 |
| Voiture | 83 998 | 81 036 |
| Transport en commun | 12 647 | 11 561 |
| Total (en nombre d'actifs) | 126 425 | 117 945 |

En 2015, 129 019 actifs domiciliés et travaillant dans le département se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (11 074 actifs sont identifiés comme n'ayant pas recours au transport pour leur trajet domicile-travail).

Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De

la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (62,8 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, la part de la voiture pour ces trajets courts a augmenté de 1,7 pts par rapport à 2010 au détriment de la marche (- 1,8 pts) principalement.

De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont les plus sur-polluants (surconsommation au démarrage et la stabilisation intervient après quelques kilomètres).

4.3 Part de la voiture par professions et catégories socio-professionnelles (PCS) en fonction du lieu de travail

Pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la Marne, la médiane des parts modales de voiture par PCS est de 77,3 %. Les agriculteurs sont ceux qui utilisent le moins la voiture (60,6 %), au profit de la part « pas de transport » (27,4 %). En effet, ils résident souvent sur le lieu de leur exploitation et déclarent ne pas utiliser de transport pour aller travailler.

Lorsque les actifs marnais vont travailler dans le Grand-Est (hors Marne), la médiane des parts modales de la voiture par PCS est plus importante (92,7 %). Dans ce cas, c'est la PCS des cadres et professions intellectuelles supérieures qui utilisent le moins la voiture.

Part de la voiture par PCS en fonction de leur lieu de travail en 2015

