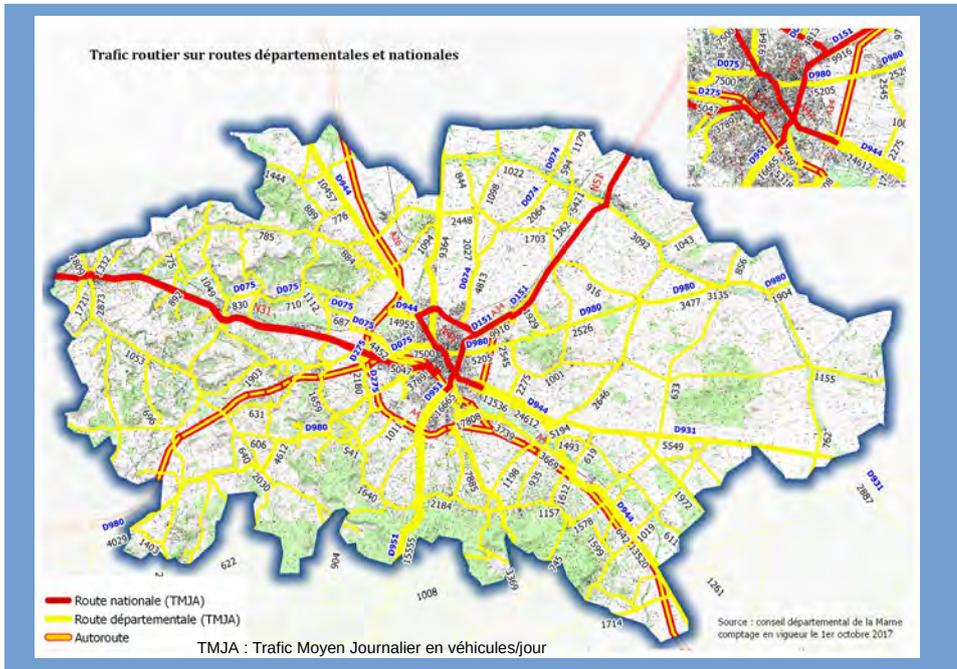




Communauté d'Urbaine du Grand Reims (CUGR)



1 Offre d'infrastructures et de services



La Communauté Urbaine du Grand Reims bénéficie d'un haut niveau d'accessibilité routière. La commune de Reims, siège de l'EPCI située au centre du territoire, est au cœur d'un nœud de communication routier (N 31, RD 951) et autoroutier (A 4, A 4bis, A 26 et A 34).

Le territoire est desservi par 3 gares (Reims Centre, Champagne-Ardennes TGV et Fismes) et 16 haltes ferroviaires¹. Les lignes du réseau TER sont organisées selon une armature en étoile centrée sur Reims (lignes Reims/Laon, Fismes, Charleville, Châlons-en-Champagne ou Épernay). Elles assurent la desserte des communes rurales implantées sur leur parcours avec des fréquences quotidiennes diverses.

La ligne TER Reims/Châlons-en-Champagne/Saint-Dizier dessert les haltes ferroviaires de Sillery, Prunay, Val-de-Vesle et Sept-Saulx avec :

- en semaine : 7 aller et 6 retours pour Châlons-en-Champagne dont 3 aller et 4 retours qui ne font pas de halte à Sillery
- le week-end et jours fériés : 5 aller-retours pour Châlons-en-Champagne dont 2 qui ne font pas de halte à Sillery

La ligne TER Nancy-Reims-Paris permet d'atteindre Epernay, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François avec 3 aller-retours le week-end et jours fériés.

La ligne TER Reims Épernay dessert Reims Franchet d'Esperey, Reims Maison-Blanche, Champagne-Ardenne TGV, Trois-Puits, Montbré et Rilly la Montagne avec :

- en semaine : 16 aller et 21 retours pour Épernay dont 13 aller et 19 retours qui ne font pas d'arrêt à la gare TGV, Trois-Puits et Montbré
- le week-end et jours fériés : 11 aller et 9 retours pour Châlons-en-Champagne dont 8 aller et 7 retours qui ne font pas d'arrêt à la gare TGV, Trois-Puits et Montbré

La ligne TER Reims-Laon dessert les haltes ferroviaires de Courcy et Loivre avec :

- en semaine : 10 aller et 9 retours pour Laon dont 3 aller et 2 retours qui ne font pas d'arrêt à Courcy et Loivre
- le week-end et jours fériés : 7 aller et 6 retours pour Laon dont 2 aller-retours qui ne font pas d'arrêt à Courcy et Loivre

La ligne TER Reims-Fismes dessert les haltes ferroviaires de Muizon, Jonchery, Breuil-Romain et Magneux-Courlandon avec :

- en semaine : 10 aller-retours pour Fismes dont 3 aller-retours qui ne font pas d'arrêt à Breuil-Romain et Magneux-Courlandon
- le week-end et jours fériés : 5 aller et 6 retours pour Laon dont 1 retour ne fait pas d'arrêt à Breuil-Romain et Magneux-Courlandon

Et la LGV Est Paris-Strasbourg, traversant la CUGR d'est en ouest, place Reims à 45 min de Paris (depuis la gare Champagne-Ardenne TGV située sur la commune de Bezannes).

Par ailleurs, les 3 lignes de transports routiers départementaux, la ligne n° 220 (Cormicy-Reims), la ligne n°230 (Auménancourt-Reims) et la ligne n°240 (Pomacle, Witry-lès-Reims, Reims) exploitées par Champagne Mobilité ainsi que la ligne n°210 (Bétheniville-Pontfaverger-Reims) exploitée par STDM desservent quotidiennement les communes rurales du nord-est et est du territoire.

La CUGR est autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de l'EPCI. Un Plan de Déplacements urbains a été approuvé en décembre 2016 sur l'ancien ressort territorial correspondant à l'ancienne communauté d'agglomération Reims Métropole².

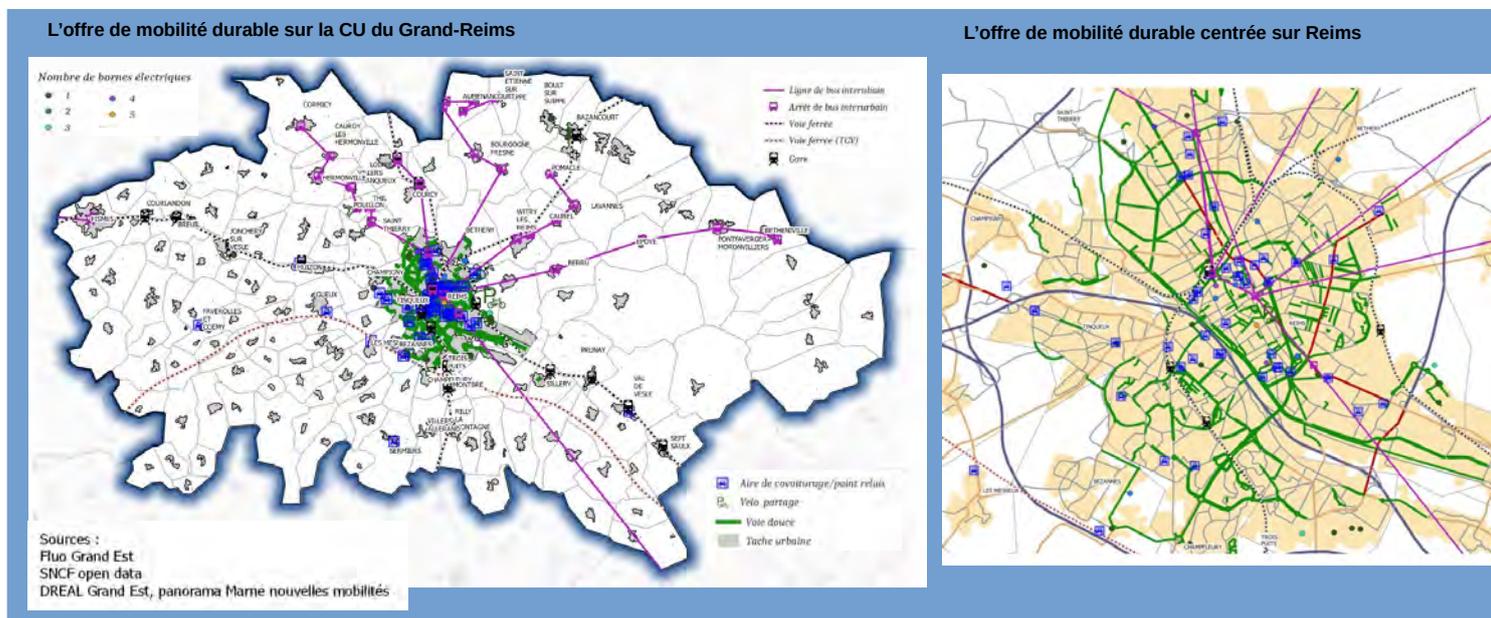
1 Reims-Franchet-d'Esperey ; Reims-Maison-Blanche ; Magneux-Courlandon ; Breuil-Romain ; Jonchery-sur-Vesle ; Muizon ; Bazancourt ; Loivre ; Courcy-Brimont ; Trois-Puits ; Montbré ; Rilly-la-Montagne ; Sillery ; Prunay ; Val-de-Vesle ; Sept-Saulx

2 Le territoire de Reims Métropole était composé de 16 communes : Reims, Tinquieux, Bétheny, Cormontreuil, Saint-Brice-Courcelles, Taissy, Sillery, Bezannes, Champigny, Cernay-lès-Reims, Prunay, Champfleury, Puisieux, Villers-aux-Nœuds, Trois-Puits et Saint-Léonard.



Un réseau de transports en commun urbain CITURA, composé de 20 lignes de bus et 5 lignes de TAD dessert les communes de l'ancien ressort territorial (cf plans du réseau sur le site <https://www.citura.fr/fr/plans/9>). La ville de Reims est également pourvue d'un tramway avec 2 lignes A et B dans la continuité l'une de l'autre traversant la commune du nord au sud (la ligne B étant prolongée dans la commune de Bezannes afin de desservir la gare Champagne-Ardenne TGV). Dans l'optique de favoriser au maximum l'intermodalité, la ville de Reims propose trois parkings relais d'une capacité totale de 538 places, situés aux entrées de la ville, proches des arrêts de tramway Neufchâtel, Jean Macé et Hôpital Debré.

Au niveau fluvial, le canal de l'Aisne à la Marne traverse le territoire du nord au sud et il existe 2 haltes nautiques, une à Reims et une à Sillery.

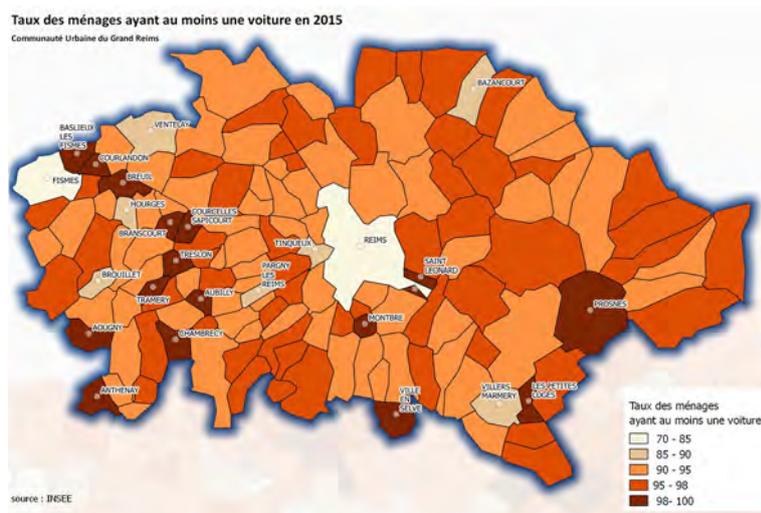
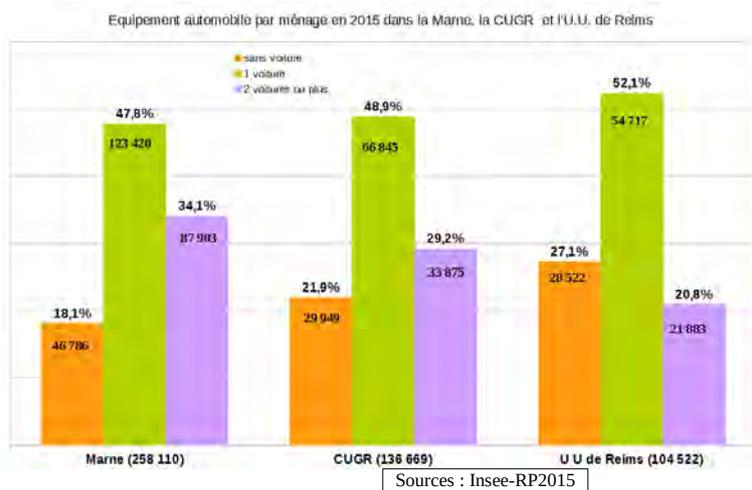


En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi que des aires de covoiturages signalisées dans le centre de Reims, ainsi que dans certaines communes de l'EPCI.

En termes de voies cyclables, les infrastructures réservées se situent en grande majorité dans la ville de Reims (voir Brochure Reims à vélo disponible sur le site de la ville).

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



La motorisation moyenne dans la CUGR est de 1,06 véhicules/ménages et de 0,94 véhicules/ménages dans l'unité urbaine³. Le taux de motorisation de la Communauté Urbaine est sensiblement le même que celui du département (1,16) contrairement à celui de l'UU qui est inférieur.

Dans l'UU, la part des « ménages sans voiture » est plus élevée (27 %) que celle de la CUGR (22 %) et celle du département (18 %). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, 28,8 % des ménages de l'UU possèdent deux véhicules, ce qui est moindre par rapport à la Marne et à la CUGR où respectivement 41,6 % et 38,2 % des ménages possèdent deux véhicules. Ces différences (sans voiture et deux véhicules) peuvent s'expliquer par le fait que le périmètre de l'UU est bien couvert par les transports collectifs.

3 L'unité urbaine de Reims est constituée de 7 communes : Betheny, Cormontreuil, Saint-Brice-Courcelles, Saint-Léonard, Taissy, Tinquieux et Reims

Deux communes ont des taux de ménages avec au moins une voiture, plus faibles : Reims avec 71 %, pôle majeur d'équipements et d'emplois et Fismes avec 83 %, pôle territorial secondaire où sont concentrés de nombreux services, équipement et emplois pour la zone ouest de la CUGR.

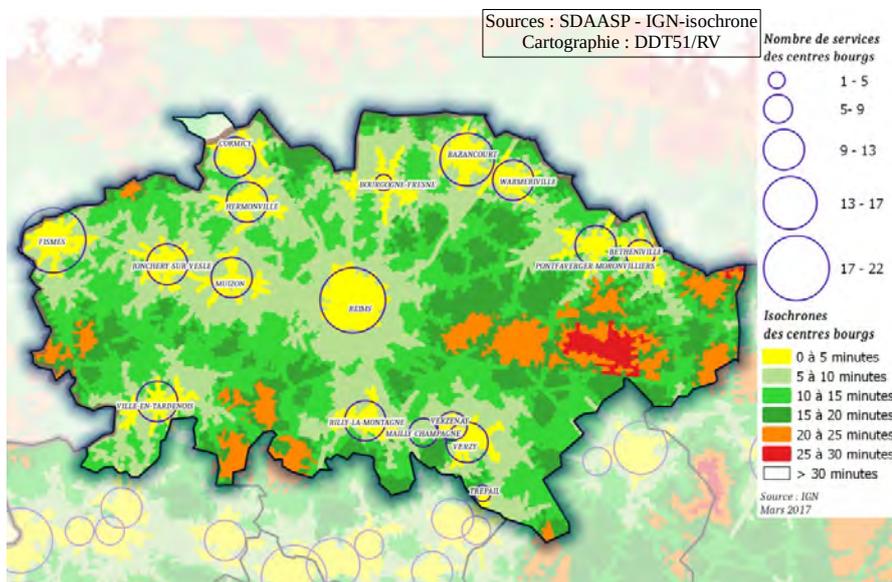
Par ailleurs, Saint-Léonard est la seule commune de l'unité urbaine de Reims dont 100 % des ménages possèdent au moins une voiture en 2015, ce qui peut se comprendre avec une population de 109 habitants en 2015 relativement aisée. En effet, le revenu médian dans la commune est supérieur de 27 % à celui de la Marne.

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant les plus grandes offres d'équipements et de services sont de nombreux bourgs centres dispersés dans l'EPCI, permettant ainsi un temps d'accessibilité inférieur à 15 min pour la majeure partie du territoire.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées à l'est du territoire, comme les communes de Prosnes et de Saint-Souplet-sur-Py risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture



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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité⁴ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les gares et haltes ferroviaires ainsi que les arrêts des lignes de bus interurbaines.

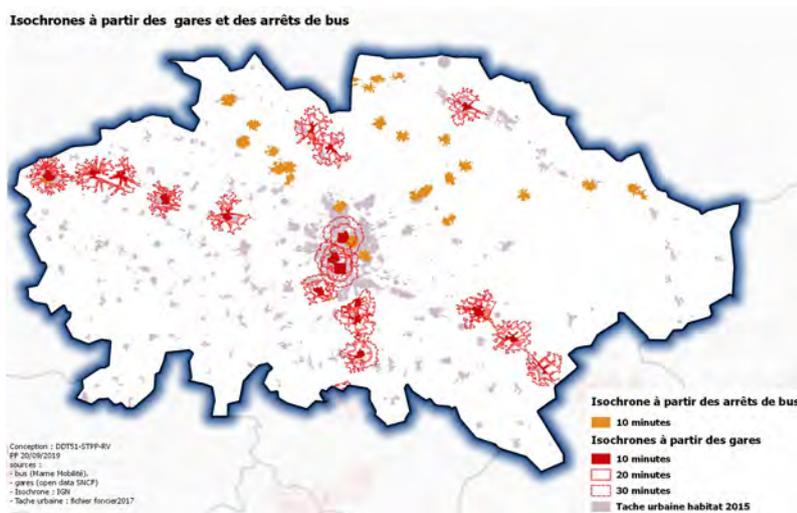
Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant les différentes gares de Reims a augmenté : de 15,78 % pour la gare Champagne-Ardenne TGV (786 579 voyageurs en 2017), de 5,73 % pour Reims Centre (3 795 929 voy. en 2017), de 10,41 % pour Franchet d'Esperey (46 449 voy. en 2017) et de 28,14 % pour Reims-Maison Blanche (50 279 voy. en 2017).

En 2017, la gare de Fismes accueillait 204 885 voyageurs. Sa fréquentation a augmenté de 14,76 % entre 2016 et 2017.

En 2017, la gare de Bazancourt accueillait 186 023 voyageurs. Sa fréquentation a augmenté de 3,55 % entre 2016 et 2017. (source : OpenData SNCF)

L'isochrone à pied à partir des gares montre les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis les gares et haltes ferroviaires et les périmètres accessibles à 10 min à pied à partir des arrêts de bus.

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 le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

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

Dans la CUGR, le secteur des transports routiers occupe le premier poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2015 (30 % en 2010 et 32 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, celles du secteur des transports routiers ont diminué de 1 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 620 254 teqCo2 en 2015.

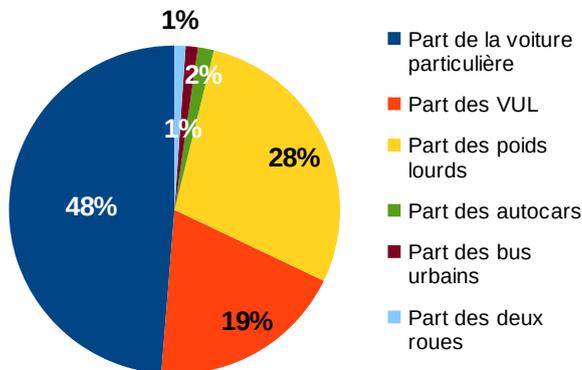
Par ailleurs, en 2010, le secteur du transport routier émet 20 % des émissions totales des particules fines PM 2,5. Entre 2010 et 2015, ce secteur est passé du 2^e secteur le plus émetteur au 3^e (- 5 points).

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

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

Dans le territoire de la CUGR, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (GES) (avec 47 % en 2010 et 48 % en 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers pour, respectivement, 28 % et 19 % entre 2010 et 2015.

Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

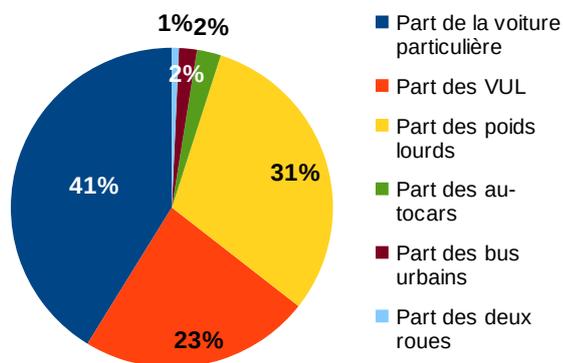


Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015

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 les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 41 % et 31 % en 2015, viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 23 % en 2015.

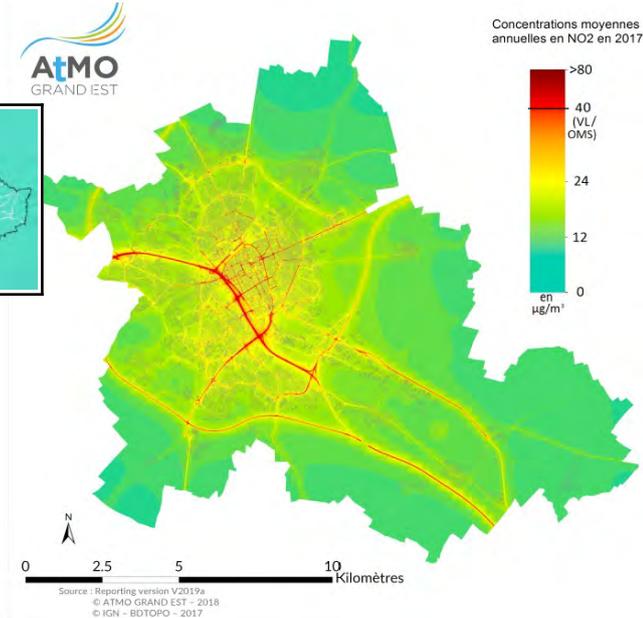
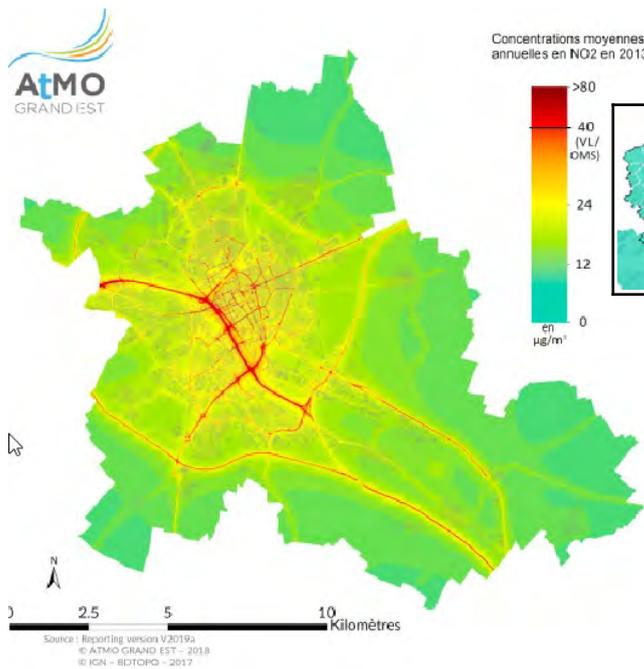
Cependant, entre 2010 et 2015, la part des émissions émanant des poids lourds a fortement diminué (- 14 points) au détriment de la part des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers qui ont augmenté respectivement de + 5 points et + 9 points.



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

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

Les modélisations réalisées par ATMO Grand Est concernent l'ancienne CA de Reims Métropole, sur les années 2013 et 2017.



En 2015, les flux sortants représentent 12,3 % (10,4 % en 2010) de l'ensemble des actifs domiciliés dans la CUGR (14 578 flux). Sur l'ensemble des flux sortants, les déplacements pendulaires se dirigent vers la CA de Châlons-en-Champagne (CAC) à 19,4 %, vers la CA d'Épernay-Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC) à 15,9 %, vers la région Grand-Est à 1,8 % et l'Aisne à 1,6 %.

On peut noter que les échanges entre la CAC et la CUGR sont équilibrés. En effet, 2 707 navetteurs en provenance de la CAC viennent travailler dans la CUGR et 2 825 navetteurs en provenance de la CUGR vont travailler dans la CAC.

Les actifs résidant dans la CUGR s'acheminent majoritairement vers le pôle urbain. En effet, sur les 103 584 actifs résidant et travaillant dans la CUGR, plus de 70,7 % se rendent au sein de l'unité urbaine de Reims. Ces flux ont légèrement baissé par rapport 2010 (- 2 pts). L'unité urbaine compte 65 237 actifs résidant et travaillant au sein même de ces 7 communes qui la composent, l'UU de Reims concentre donc la majorité des emplois de l'EPCI.

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

4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CUGR

En 2015, sur les 23 743 actifs venant travailler dans le territoire, ils sont plus de 90 % à venir en voiture et près de 8 % en transports collectifs.

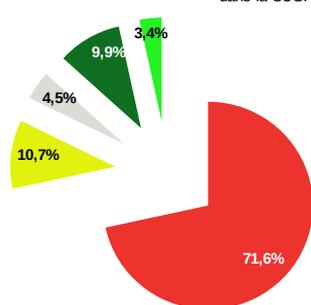
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	domicilié dans la CUGR et travaillant				Domicilié dans l'U. U. et travaillant dans l'U. U.		Domicilié dans la CUGR et travaillant hors CUGR		Domicilié dans la CUGR hors U.U. et travaillant dans l'U.U.	
	dans la CUGR		dans l'U. U.		nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part
Deux roues	3 513	3,4%	2 955	3,5%	2 765	4,2%	138	0,9%	NR	1,0%
Marche à pied	10 239	9,9%	8 629	10,3%	8 592	13,2%	167	1,1%	NR	0,2%
Pas de transport	4 614	4,5%	2 515	3,0%	2 494	3,8%	79	0,5%	NR	0,1%
Transports en commun	11 056	10,7%	10 555	12,6%	10 087	15,5%	2 512	17,2%	468	2,6%
Voiture, camion, fourgonnette	74 162	71,6%	58 918	70,5%	41 298	63,3%	11 682	80,1%	17 620	96,1%
Total	103 584	100,0%	83 571	100,0%	65 236	100,0%	14 578	100,0%	18 335	100,0%

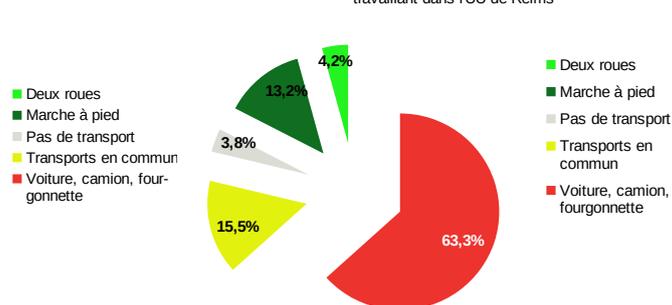
Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CUGR :

En 2015, 80 % des actifs résidant dans la CUGR et travaillant hors de la CUGR vont travailler en voiture. La part de la voiture est en très légère hausse par rapport à 2010 (+ 0,65 pt) au détriment des autres modes transports alternatifs à la voiture.

Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans la CUGR



Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans l'UU de Reims



Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI - Comme 87,7 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

En 2015, 71,6 % des déplacements domicile-travail au sein de la CUGR se font en voiture individuelle. Même si c'est pour une moindre part, les TC ne sont pas négligés (10,7 %) de même que la marche (9,9 %).

Entre 2010 et 2015, il n'y a que très peu d'évolution de la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA. La part modale de la voiture a légèrement augmenté entre 2010 et 2015 (+ 1,1 %) au détriment des deux-roues et de la marche, alors que la population active, quant à elle, a baissé de près de 4,6 % entre 2010 et 2015.

La voiture et les transports collectifs sont les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

Actifs résidant et travaillant dans l'UU :

Les actifs domiciliés et travaillant au sein de l'unité urbaine utilisent moins la voiture (63,3 %) au profit des transports collectifs (15,5 %) et de la marche (13,2 %). Parmi les 7 communes de l'unité urbaine de Reims, 5 communes bénéficient de transports collectifs urbains bien cadencés et les deux autres de transports à la demande.

Actifs résidant dans la CUGR hors UU et travaillant dans l'UU :

Les actifs domiciliés dans la CUGR hors UU et travaillant au sein de l'unité urbaine utilisent majoritairement la voiture (96 %), la part des TC représentent à peine 3 % des déplacements DOM-TRA.

4.2.3 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	11 505	10 086
Deux roues	3 238	2 963
Voiture	46 640	44 256
Transport en commun	10 859	9 764
Total (en nombre d'actifs)	72 242	67 069

En 2015, 71 639 actifs domiciliés et travaillant dans la CUGR ont leur emploi à moins de 5 km de leur domicile (4 570 sont identifiés comme n'ayant pas recours au transport pour leur trajet domicile-travail).

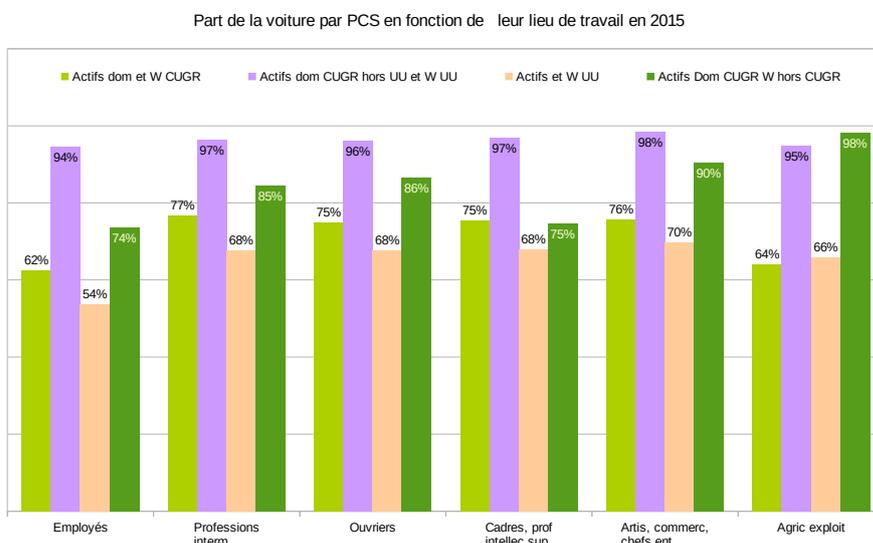
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (61,8 %). Par rapport à 2010, la part des actifs habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail a diminué (respectivement 76 532 en 2010 – 71 639 en 2015) et malgré cela, la part de la voiture a légèrement augmenté (0,8 pt). Cette augmentation de la part des déplacements en voiture s'est effectuée au détriment des autres modes de transport.

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 CUGR, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 75,2 %. Les employés sont ceux qui utilisent le moins la voiture individuelle (62 % l'utilisent).

De même, pour les actifs domiciliés et travaillant dans l'UU, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est plus faible (67,6 %). Le bassin d'emploi de la CUGR principalement situé dans l'UU et l'accès aux transports en commun sur les 7 communes permet une diminution de la part de la voiture par rapport aux autres actifs d'une même PCS qui vivent ou travaillent ailleurs dans le territoire. Les employés sont toujours la PCS à utiliser le moins leur voiture (53,7 %) et ce, en faveur des TC (22,4 %) et la marche (15,2 %).



Lorsqu'ils sont domiciliés dans la CUGR hors de l'UU et qu'ils vont travailler dans l'UU, les actifs utilisent massivement la voiture (médiane des parts modales de la voiture par PCS : 96,3 %). Il en est de même lorsqu'ils sont domiciliés dans la CUGR et qu'ils vont travailler hors de la CUGR, ils utilisent essentiellement la voiture (médiane à 85,5 %).

5 Spécificités et actualités du territoire

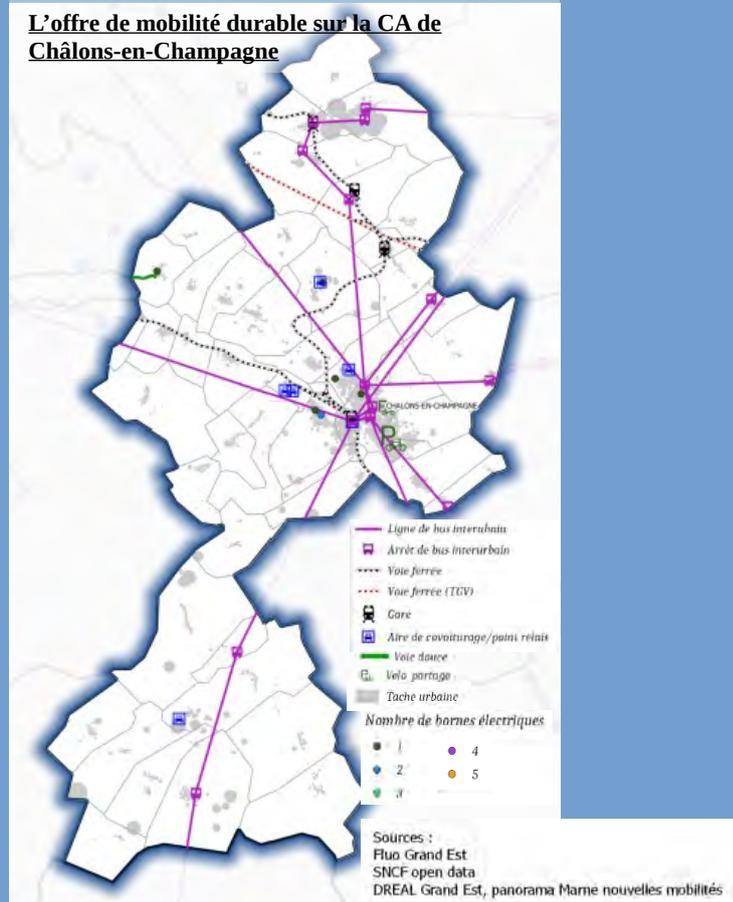
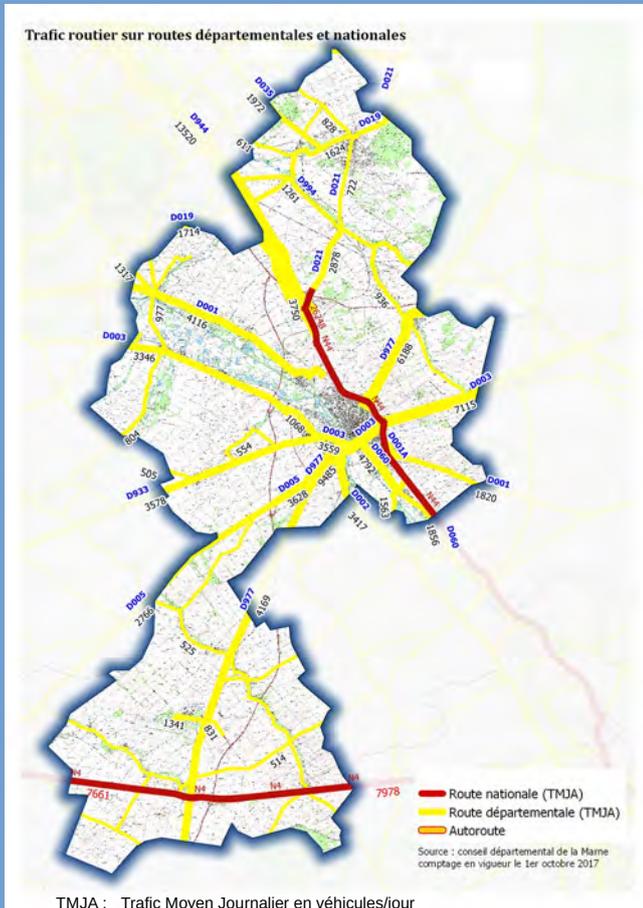
- Depuis le 7 juin 2019, une trentaine de vélos en libre service sont accessibles dans 5 stations du centre-ville de Reims. Le déploiement sera progressif, jusqu'en 2020. À terme, 30 communes de la communauté urbaine pourraient être équipées de stations Zébullo. La commune de Cormontreuil fera partie des premières communes à bénéficier de ce service dans le courant de 2020.
- Dans le cadre de l'aménagement urbain d'un nouveau quartier Reims Grand Centre à l'horizon 2020, un pôle d'échanges multimodal (PEM) sera créé à l'emplacement de la friche Tri Postal à proximité immédiate de ce nouveau quartier. Le PEM concentrera les équipements suivants : trains TER, TGV, une nouvelle gare routière, des services facilitant l'utilisation des modes doux (parkings à vélo...) et fera le lien avec les bus de ville, le tramway, une aire de covoiturage et d'autres services adaptés.
- La matérialisation d'environ 8 aires de covoiturage à l'initiative du Parc Régional de la Montagne de Reims complèteront celles existantes sur le territoire, pour l'instant majoritairement concentré sur la ville de Reims



Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC)



1 Offre d'infrastructures et de services



La Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC) bénéficie d'une bonne desserte routière. En effet, Châlons-en-Champagne est le lieu de convergence des grands axes de circulation avec :

- l'autoroute A4 (Paris-Strasbourg), traversant le territoire d'est en ouest
- l'autoroute A 26 (Troyes-Lille) traversant le territoire du nord-ouest au sud
- la RN 44/RD 944 qui permet de rejoindre Reims
- la RN 4 (Paris-Nancy-Strasbourg) qui traverse le sud du territoire
- la RD 977 qui traverse le pays de Châlons-en-Champagne du nord au sud
- la RD 3 qui relie Épernay à Saint-Memmie.

Le territoire est desservi par 2 gares (Châlons-en-Champagne, Mourmelon-le-Petit) et 2 haltes ferroviaires (Bouy et Saint-Hilaire-au-Temple) implantées dans la partie nord du territoire. Le réseau TER est constitué de 3 lignes ferroviaires et de 2 lignes de car SNCF :

- la ligne Paris-Nancy avec 5 allers et 7 retours la semaine et 6 aller-retours le week-end

- la ligne Reims/Saint-Dizier dessert Châlons-en-Champagne avec :

→ 20 aller-retours pour Reims/Châlons la semaine, 15 aller-retours le week-end

→ 10 aller-retours pour Châlons/Saint-Dizier la semaine et 9 allers et 13 retours le week-end

- la ligne Bar-le-Duc/Paris dessert Châlons-en-Champagne avec 13 aller-retours pour Chalons-Paris-Est la semaine et 12 aller et 9 retours le week-end
- la ligne Verdun/Châlons-en-Champagne, desserte assurée par car TER SNCF dessert Châlons-en-Champagne, avec 5 aller-retours la semaine et 3 le week-end
- la ligne de car Châlons-en-Champagne/Sainte-Menehould avec 5 aller-retours la semaine et 3 le week-end

De plus, 5 lignes de bus interurbaines départementales ont été mises en place par le département, dont deux exploitées par le STD M :

- la ligne n°150 – Châlons-en-Champagne/Suippes qui dessert Mourmelon-le-Grand, Mourmelon-le-Petit, Livry-Louvercy et Bouy



- la ligne n° 130 Suippes-Châlons qui dessert Saint-Etienne-au-Temple.
- la ligne n°140 Châlons-en-Champagne/Saint-Amand-sur-Fion
- la ligne n°110 Châlons-en-Champagne/Sainte-Menehould
- la ligne n°145 Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François

Châlons Agglo est l'autorité organisatrice de la mobilité sur l'EPCI et a mis en place, par délégation de service public, le réseau SITAC, composé de huit lignes desservant les neuf communes autour de Châlons-en-Champagne : Coolus, Moncetz-Longevas, Saint-Gibrien, Saint-Memmie, Recy, Compertrix, Sarry, Fagnières, Saint-Martin-sur-le-Pré.

De plus, le réseau SITAC met à disposition deux services de transport à la demande sur 7 lignes péri-urbaines et scolaires desservant l'ensemble des communes de l'EPCI:

- Flexo : ce service permet au voyageur, sur un arrêt unique de montée, d'indiquer au conducteur à quel arrêt sur la ligne il souhaite se rendre. Le conducteur adaptera alors son itinéraire au plus court et déposera le passager à l'arrêt souhaité.
- Resago : ce service permet, sur réservation téléphonique, de rejoindre un arrêt spécifique qui ne serait pas desservi sans réservation

Le réseau de transport en commun SITAC offre aussi un service de location de vélo moyenne et longue durée et a mis en ligne un site de covoiturage.

Par ailleurs, la CAC dispose d'une desserte aérienne avec l'aéroport international Paris-Val de France qui est majoritairement dédié aux activités de logistique (accueil des plus gros porteurs 24 h/24 et 7 j/7). Il est raccordé aux réseaux autoroutiers A 4 et A 26 et à la voie ferrée. Ouvert également aux lignes de passagers, il propose également des vols charters et low-cost.

Quant au transport fluvial, la CAC est traversée par 2 infrastructures navigables :

- le canal latéral à la Marne, qui longe la Marne de Vitry-le-François à Dizy ; il dessert les communes de Châlons-en-Champagne et Condé-sur-Marne.
- le canal de l'Aisne à la Marne débute à Berry-au-Bac (Aisne) et s'achève à Condé-sur-Marne

Ces canaux sont accessibles grâce à deux ports situés à Condé-sur-Marne et Châlons-en-Champagne.

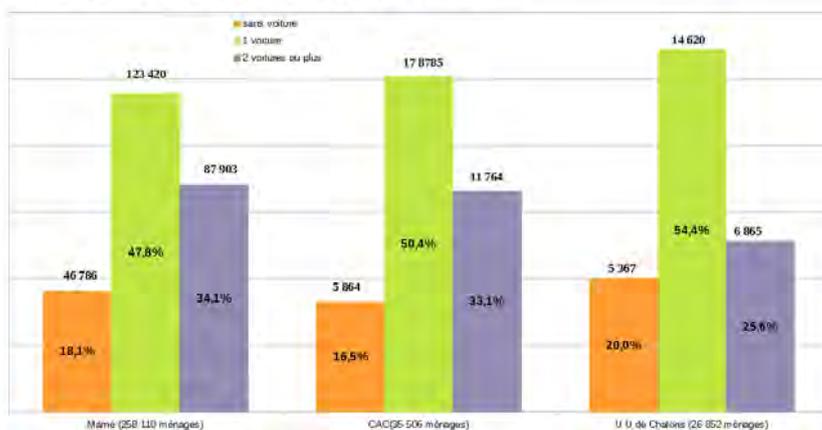
Concernant la mobilité active, la Véloroute de la vallée de la Marne est le futur maillon de l'itinéraire national et européen Paris-Strasbourg-Prague, atout majeur en matière de développement touristique du territoire marnais. Dix kilomètres relient Recy, Châlons-en-Champagne et Sarry, par un itinéraire en site propre. La portion reliant Recy à Condé-sur-Marne est en itinéraire partagé, pour reprendre à Condé-sur-Marne vers Cumières en itinéraire propre.

En matière de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) et des aires de covoiturage.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

Équipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne, la CAC et l'UU de Châlons

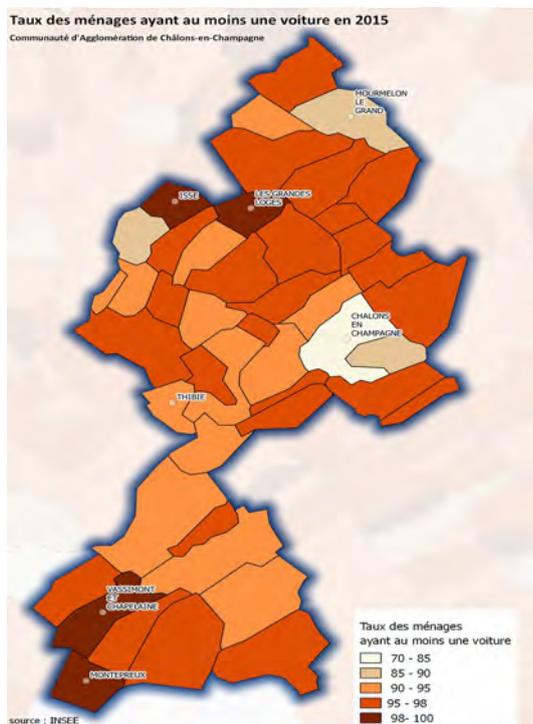


Sources : Insee-RP2015

La motorisation moyenne dans la CAC est de 1,17 véhicules/ménages et de 1,06 véhicules/ménages dans l'unité urbaine¹(UU). Le taux de motorisation de la CA est proche de celui du département (1,16), contrairement à celui de l'UU qui est inférieur.

Dans l'UU, la part des « ménages sans voiture » est un peu plus élevée (20 %) que celle de la CAC (16,5 %) et celle du département (18,1 %). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, 32 % des ménages de l'UU possèdent deux véhicules. Ce taux est inférieur à la Marne et à la CAC où respectivement 41,6 % et 39,7 % des ménages possèdent deux véhicules. Cet écart peut s'expliquer par le fait que le périmètre de l'UU est relativement bien desservi par les transports collectifs contrairement à la partie sud de la CAC, permettant ainsi aux ménages de l'UU d'utiliser plus facilement les transports alternatifs à la voiture et donc avoir une moindre utilité de la seconde voiture.

Par ailleurs, le taux de motorisation (« au moins une voiture ») élevé pour la CAC (50 %) et l'UU (54 %) par rapport au département (48 %) est à mettre en parallèle avec la part d'actifs de la CAC travaillent dans leur commune de résidence qui s'élève à 45,5 % (part légèrement plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).



¹ L'unité urbaine de Châlons est constituée de 5 communes : Châlons-en-Champagne, Compertrix, Fagnières, Saint-Martin-Sur-Le-Pré et Saint-Memmie.

La commune de Châlons-en-Champagne a le plus faible taux de ménages ayant au moins une voiture de la CAC (77 %). Elle est un pôle urbain majeur disposant d'une bonne offre multi-modale.

Les communes de Montéproux, Vassimont-et-Chapelaine, Isse et Les Grandes Loges sont celles où plus de 98 % des ménages sont motorisés (les 3 premières à 100 %).

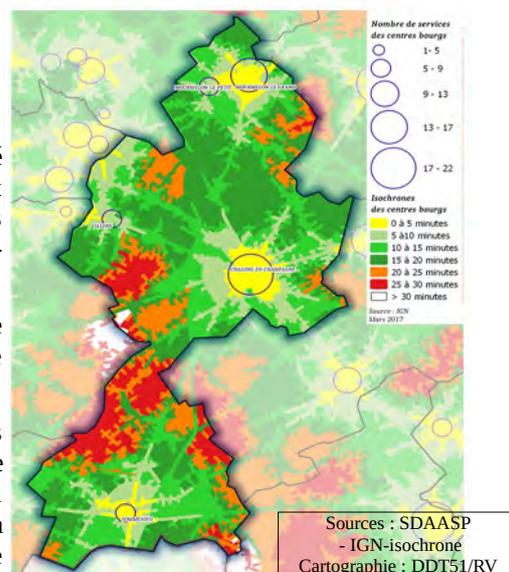
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement dans les pôles urbains de Mourmelon-le-Grand et Châlons-en-Champagne.

De ce fait le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 30 minutes, ce qui est dû, en partie pour le secteur centre/centre-ouest, à la présence de grands espaces agricoles et à un réseau routier secondaire peu important.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, des ménages situés dans le secteur centre/centre-ouest (isochrone de 20-30 min) risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisque peu d'offres alternatives à la voiture individuelle existent et que les équipements se situent à plus de 25-30 min de voiture, particulièrement la commune de Thibie située à plus de 30 min (5 % des ménages sans voiture).



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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité² sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les gares et haltes ferroviaires ainsi que les arrêts des lignes de bus interurbaines.

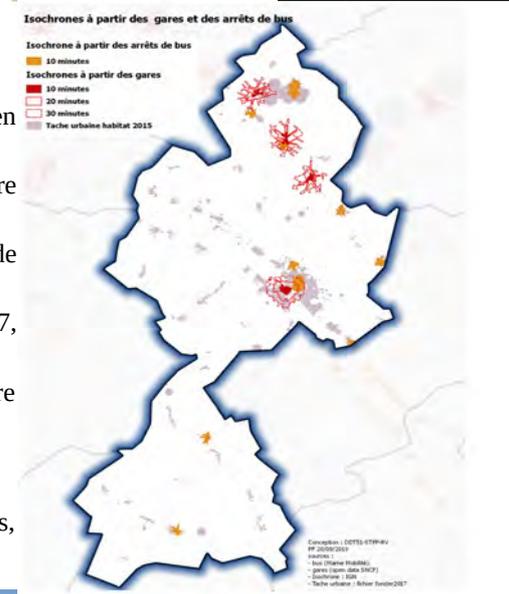
En 2017, la gare de Châlons accueillait 807 041 voyageurs. Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare a augmenté de 4,93 %.

En 2017, la gare de Bouy accueillait 1 262 voyageurs. Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare a augmenté de 30,91 %.

En 2017, la gare de Mourmelon-le-Petit accueillait 79 356 voyageurs. Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare a augmenté de 8,86 %.

En 2017, la gare de Saint-Hilaire accueillait 345 voyageurs. Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare a diminué de 11,76 %. (source : OpenData SNCF)

L'isochrone à pied à partir des gares montre les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis les gares et les périmètres accessibles à 10 min à pied à partir des arrêts de bus. 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 le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

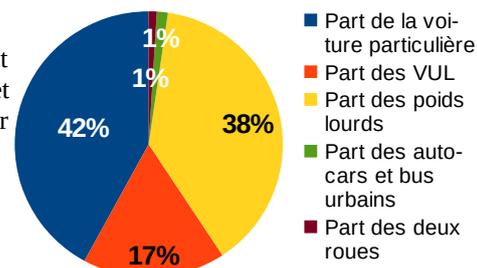
Dans la CAC, le secteur des transports routiers occupe le premier poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (34 % en 2010 et 36 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 6 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 233 565 teqCo2 en 2015.

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

Dans le territoire de la CAC, les voitures particulières et les poids lourds participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre avec respectivement, 42 % et 38 % en 2015 (40 % et 41 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 17 % en 2015 (16 % en 2010).

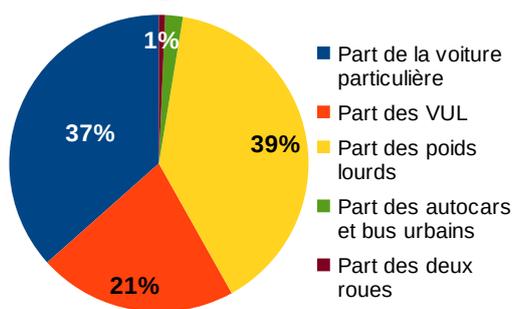
Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

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



² 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



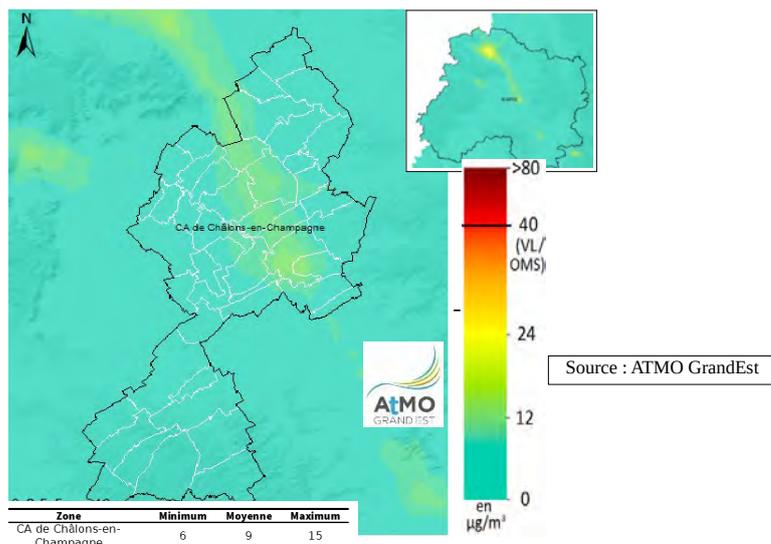
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES.

Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 39 % et 37 % en 2015, viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 21 % en 2015 .

La quantité de NOx émise par km a diminué de près d'un tiers, tout usage confondu, entre 2010 et 2015. Cependant, la part des émissions d'oxydes d'azote est en augmentation pour les voitures particulières ainsi que pour les véhicules utilitaires légers (respectivement + 9 pts et + 10 pts sur 5 ans), au profit de la diminution de la part pour les poids lourds (- 19 pts sur 5 ans).

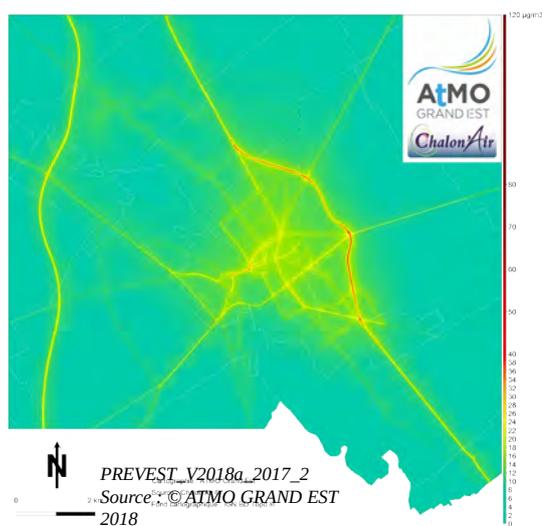
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CAC est à $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant, il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

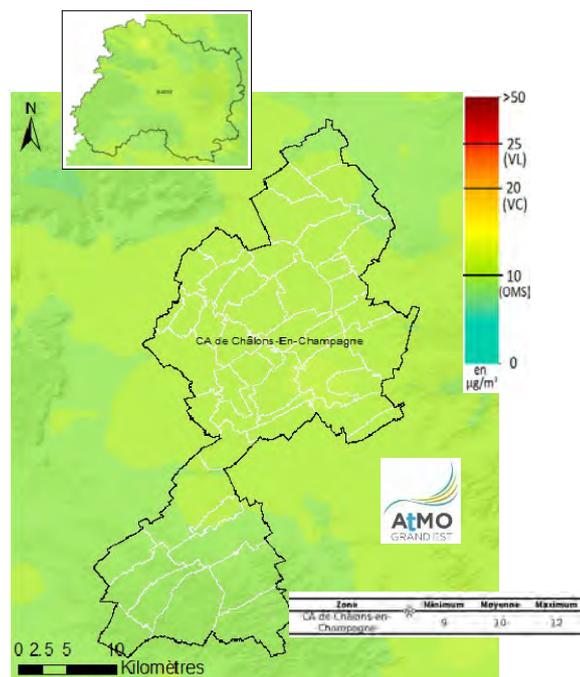
Commune de Châlons-en-Champagne



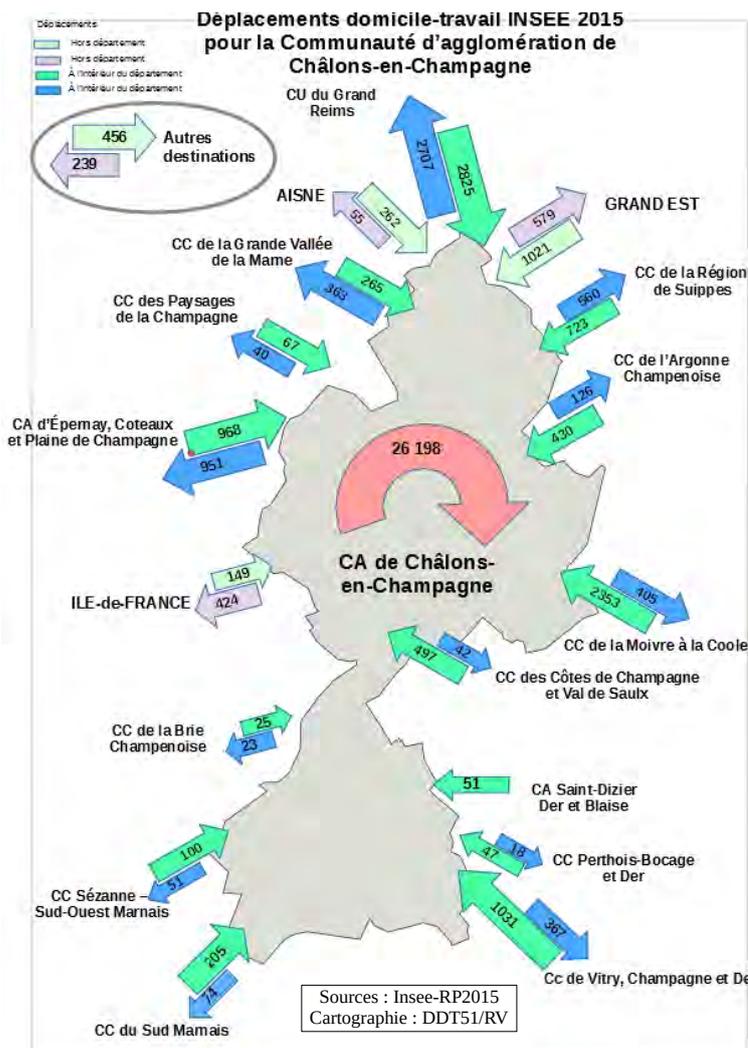
Le focus de la modélisation sur la ville de Châlons-en-Champagne met en évidence l'influence du trafic routier sur les teneurs en dioxyde d'azote ; il permet de voir que les niveaux les plus élevés se situent dans le cœur de la ville ainsi qu'au niveau de la RN 4 qui contourne Châlons-en-Champagne (pic le plus élevé) et également au niveau des itinéraires de l'A4 et de l'A26 .

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

L'ensemble de la CAC, hors unité urbaine, est un territoire rural à dominance agricole. Hormis les axes principaux (A26, RN4 et RD977), le réseau routier secondaire est très peu dense dans la partie sud de l'EPCI, permettant de limiter les émissions de type anthropique. Même avec la zone aéroportuaire de Paris-Vatry, le niveau de concentration en PM 2,5 est moins important que dans la partie nord.



4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux entrants sont 1,6 fois plus importants que les flux sortants (11 475 contre 7 026) démontrant l'attractivité ainsi que la position polarisante de l'agglomération de Châlons-en-Champagne en termes d'emploi, et plus particulièrement celle de l'UU. Les flux entrants viennent principalement (83,54 %) des autres EPCI du département : à 24,6 % de la CU du Grand Reims (CUGR), à 24,5 % de la CC de la Moivre à la Coole (CCMC) et à 9,0 % de la CC Vitry, Champagne et Der (CCVCD). Les actifs de ces 3 EPCI vont pour plus de 75 % travailler au sein de l'UU de Châlons.

L'illustration met en évidence l'attractivité en matière d'emploi de la CAC qui est démontrée par l'importance des flux internes. En effet, en 2015, les déplacements domicile-travail des actifs domiciliés dans la CAC se font à 78,9 % en interne à l'EPCI. Ces données sont en très légère baisse par rapport 2010 (- 2,5 pts). De plus, 45,5 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (46,1 % pour la Marne).

En 2015, les flux sortants représentent 21 % de l'ensemble des actifs domiciliés dans la CAC (7 026 flux). Sur l'ensemble des flux sortants, les déplacements pendulaires se dirigent notamment vers la CUGR (38,5 %), ce qui démontre également l'attractivité en matière d'emploi de la région rémoise. On peut noter que les échanges entre la CAC et la CUGR se font de manière équilibrée. En effet, 2 707 navetteurs en provenance de la CAC viennent travailler dans la CUGR et 2 825 navetteurs en provenance de la CUGR vont travailler dans la CAC.

La CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC), avec 13,5 % des flux sortants, est aussi une destination privilégiée pour ces flux.

Par ailleurs, sur les 26 198 actifs résidant et travaillant dans la CAC, près de 76,4 % vont travailler au sein de l'unité urbaine de Châlons-en-Champagne. Ces données ont un peu diminué par rapport 2010 (- 4,5 pts). L'unité urbaine compte 16 609 actifs résidant et travaillant au sein même des 5 communes qui la composent ; l'agglomération de Châlons-en-Champagne concentre donc la majorité des emplois de l'EPCI.

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

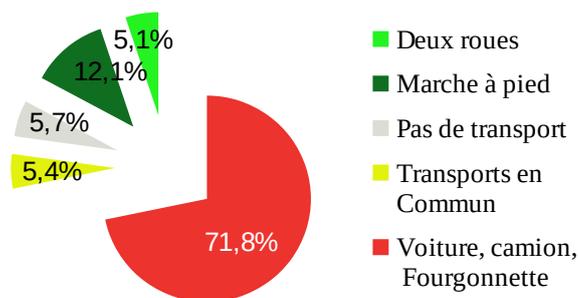
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CAC

En 2015, sur les 11 475 actifs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture et pour une part minime soit en 2 roues, soit en transports en commun. Les actifs résidant dans 4 EPCI (CC Perthois Bocage et Der, CC Sud Marnais, CC Brie Champenoise, et CC des Paysages de Champagne) utilisent exclusivement la voiture pour aller travailler dans la CAC.

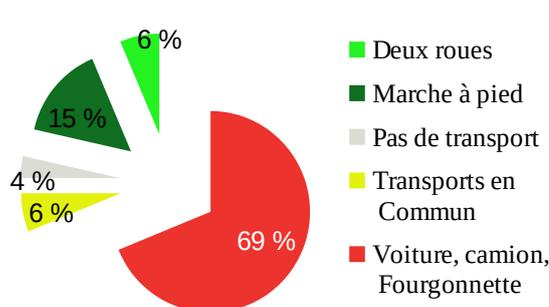
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	domicilié dans la CAC et travaillant				Domicilié dans l'U. U. et travaillant dans l'U. U.		Domicilié dans la CAC et travaillant hors CAC	
	dans la CAC		dans l'U. U.		nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part
	nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part				
Deux roues	1 338	5,1%	1 085	5,4%	1 065	6,4%	NR	0,8%
Marche à pied	3 158	12,1%	2 510	12,5%	2 502	15,1%	NR	0,7%
Pas de transport	1 483	5,7%	588	2,9%	583	3,5%	NR	0,6%
Transports en commun	1 419	5,4%	1 113	5,6%	1 027	6,2%	635	9,0%
Voiture, camion, fourgonnette	18 801	71,8%	14 731	73,6%	11 432	68,8%	6 245	88,9%
Total	26199	100,00 %	20027	100,00 %	16609	100,00 %	7027	100,00 %

Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans la CAC



Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans l'UU de Châlons



Les lignes de bus interurbaines et la ligne ferroviaire desservant principalement le nord de l'EPCI et la fréquence des services liés aux lignes périurbaines étant limitée, les déplacements domicile-travail effectués en « transports en commun », sont très minoritaires comme indiqués dans le graphique ci-contre.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CAC : En 2015, 88,9 % des actifs résidant dans la CAC et travaillant hors de la CAC vont travailler en voiture. La part de la voiture a baissé par rapport à 2010 (-1,8 points).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 78,9 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

Entre 2010 et 2015, la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA augmente de 1,2 pts. Cette évolution se fait au détriment de la marche (1,2 pts). La population active, quant à elle, a baissé de près de 5,5 % entre 2010 et 2015.

En 2015, près de 72 % des déplacements domicile-travail au sein de la CAC se font en voiture individuelle et plus de 12 % des déplacements DOM-TRA se font à pied.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

En revanche, les actifs domiciliés et travaillant au sein de l'unité urbaine utilisent moins la voiture (69 %) au profit des transports collectifs (15 %), des deux roues (6 %) et de la marche (6 %).

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

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	3 638	3 051
Deux roues	1 399	1 268
Voiture	13 474	12 997
Transport en commun	1 233	1 188
Total	19 743	18 504

En 2015, 19 917 actifs domiciliés et travaillant dans la CAC se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (1 413 actifs sont identifiés comme n'ayant pas recours aux transports 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 (65 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, la part des déplacements « Voiture » a légèrement augmenté (+ 1,5 pts) par rapport à 2010 au détriment de la marche.

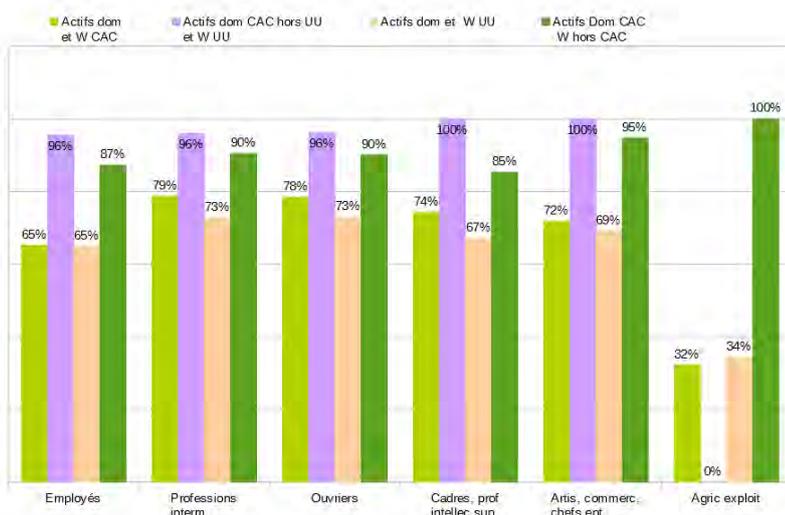
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont 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

Globalement, quelle que soit la situation, le graphique met en évidence la part prédominante de la voiture, exception faite pour les agriculteurs.

En effet, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CAC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 73,0 %. Les agriculteurs sont ceux qui utilisent le moins la voiture individuelle (seuls 32,2 % l'utilisent). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (pour 44,5 % d'entre eux).

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



De même, pour les actifs domiciliés et travaillant dans l'UU, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 68,2 %. Le bassin d'emploi de la CAC principalement situé dans l'UU et l'accès aux transports en commun dans les 5 communes permet une diminution de la part de la voiture par rapport aux autres actifs d'une même PCS qui vivent ou travaillent ailleurs sur le territoire. Les agriculteurs sont toujours la PCS à utiliser le moins leur voiture (seuls 34,3 % l'utilisent) et ce, en faveur de la part « pas de transport » (pour 37,8 % d'entre eux) et la marche (pour 28 % d'entre eux).

5 Spécificités et actualités du territoire

– En 2018, la CAC a envisagé la réalisation d'une étude de faisabilité sur le prolongement de la V52 de Récy à Condé-sur-Marne. Ce projet est toujours d'actualité.

– Le réseau SITAC comporte, en plus du réseau de bus et TAD, un service de covoiturage en ligne (<http://www.sitac-covoiturage.net/>) ainsi qu'un service de location de vélos. Il dispose de 125 vélos (50 classiques, 65 à assistance électrique et 10 pliants) à disposition pour les trajets quotidiens et les loisirs. Les stations vélos sécurisées associées (stations qui se déverrouillent par simple présentation de la carte SITAC) sont situées à la gare (60 places) et à la station de Tissier (30 places).

– Le territoire possède différentes aires de covoiturage :

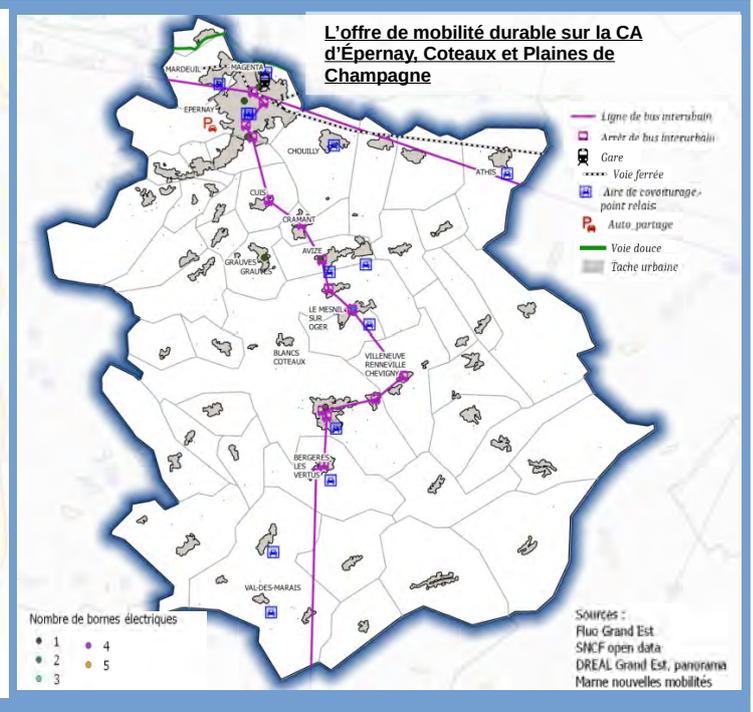
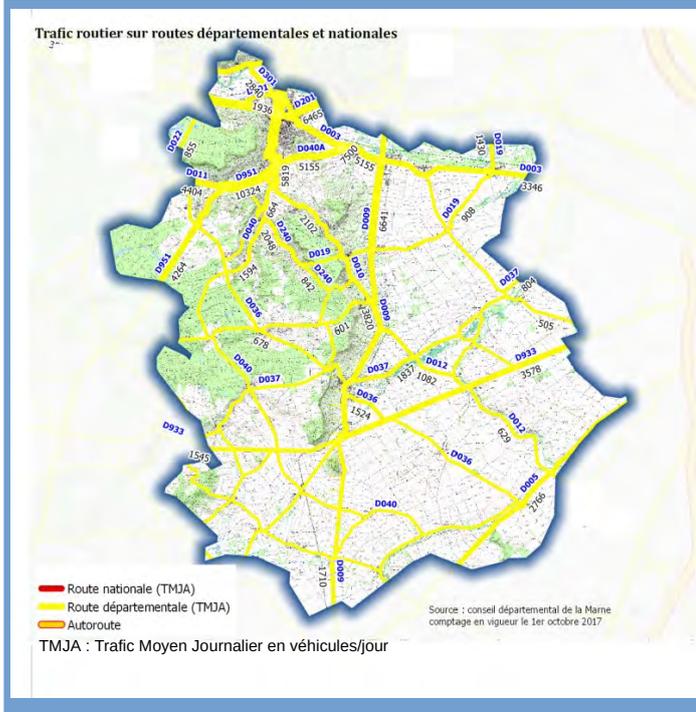
- Châlons-en-Champagne – Parking de la gare SNCF
- Châlons-en-Champagne – avenue du Général-Sarrail face au n°22.
- Saint-Martin-sur-le-Pré – parking de la zone industrielle à proximité de la Scapest.
- à proximité du rond-point Moulin-Picot qui dessert la RN44 et donc en direction de Reims ou de Vitry-le-François
- Saint-Gibrien – PKG entrée A26 vers Troyes-Lille
- La Veuve – RD21 ruelle du Clos – avant l'entrée de l'autoroute A4
- Saint-Martin-sur-le-Pré – Rue Saint-Eloi



Communauté d'Agglomération d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC)



1 Offre d'infrastructures et de services



Le maillage routier de la Communauté d'Agglomération d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne est assuré par un réseau de routes départementales dont 3 structurantes :

- la RD951 allant de Reims à Sézanne via Épernay est l'axe nord-sud du territoire (avec 8 % de PL) ;
- la RD3 allant de Châlons-en-Champagne à Château-Thierry via Épernay est le grand axe est-ouest, desservant les communes de la rive gauche de la Marne (supportant un trafic PL de 9 % du trafic moyen journalier annuel) ;
- la RD933 allant de Meaux à Châlons-en-Champagne qui dessert le sud du territoire (supportant un trafic PL de 7 %).

Dans la CAECPC, seule la commune d'Épernay possède une gare ferroviaire. Le territoire est principalement desservi par deux axes ferrés avec des lignes qui permettent de relier :

- Reims avec une fréquence quotidienne en semaine de plus de 20 aller-retours
- Châlons-en-Champagne avec une fréquence quotidienne d'environ 14 aller-retour et desservant Paris, Dormans et Vitry-le-François
- Nancy à Paris passant par Épernay avec une fréquence quotidienne d'environ 5 aller-retour permettant d'atteindre Paris, Dormans, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François.

En complément du TER, une ligne Oui-bus relie Dormans et Épernay une fois par jour.

De plus, la ligne départementale du réseau Marne Mobilité, exploitée par la STDMM, la LR 160 relie quotidiennement ~4 fois/j, Épernay à Fère-Champenoise tout en desservant 8 communes de la Côte des Blancs : Bergères-les-Vertus, Vertus, Villeneuve-Renneville-Chevigny, Le Mesnil-sur-Oger, Oger, Avize, Cramant et Cuis.

Par ailleurs, la CAECPC est l'autorité organisatrice de la mobilité sur l'EPCI et a mis en place le réseau de transports en commun Mouveo composé de 9 lignes régulières qui desservent Épernay, Magenta, Mardeuil, Pierry, Moussy et Chouilly ainsi que 10 lignes de transport à la demande qui couvrent une grande partie du territoire.

Au niveau fluvial, la CAECPC est longée au nord par la Marne. Le canal latéral à la Marne longe une partie du cours de la Marne qui n'est pas navigable pour rejoindre la Marne à Épernay. Il existe un port à Épernay et 2 haltes nautiques, une à Mareuil-sur-Ay et une à Cumières.

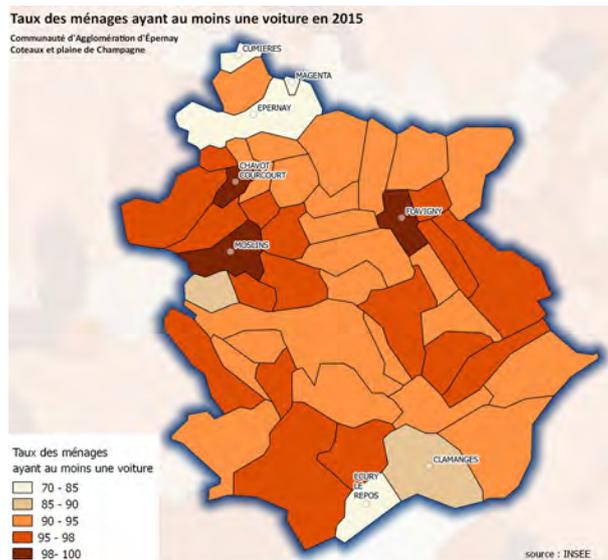
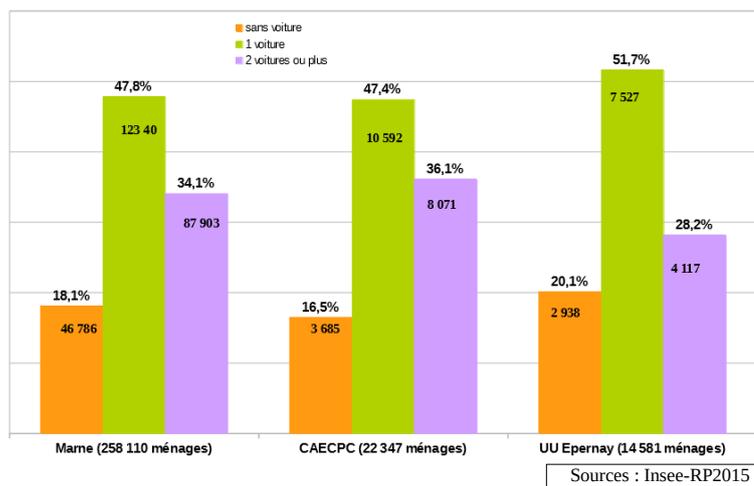
En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi que des aires de covoiturage.



2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

Équipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne, la CAECPC et l'U.U. d'Épernay (Base 100)



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,20 véhicules/ménages et de 1,08 véhicules/ménages dans l'unité urbaine d'Épernay¹. Le taux de motorisation de la CAECPC est sensiblement le même que celui du département (1,16) contrairement à celui de l'UU qui est inférieur.

Dans l'UU, la part des « ménages sans voiture » est plus élevée (20,1 %) que celle de la CAECPC (16,5 %) et celle du département (18 %). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture dans l'UU, 35,4 % possèdent deux véhicules, ce qui est moindre par rapport à la Marne et à la CAECPC où respectivement 41,6 % et 43,3 % des ménages possèdent deux véhicules. Cela peut s'expliquer par le fait que l'unité urbaine est desservie par les transports en commun et donc que les ménages de l'UU peuvent plus facilement utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture.

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (70 à 85 % ayant une voiture) sont ceux de d'Épernay, Magenta, Cumières et Ecury-le-Repos. Cette commune n'étant pas desservie par les TC, cette plus faible motorisation pourrait s'expliquer par une population vieillissante. En effet, sur les 60 habitants de la commune près de 30 % ont plus de 75 ans.

Pour les communes de Flavigny, Chavot-Courcourt et Moslins, plus de 98 % des ménages ont au moins une voiture. Elles sont pourtant desservies par du transport à la demande : la ligne G pour Flavigny (3 A/R quotidiens) et la ligne J pour Chavot-Courcourt et Moslins (avec 2 A/R quotidiens).

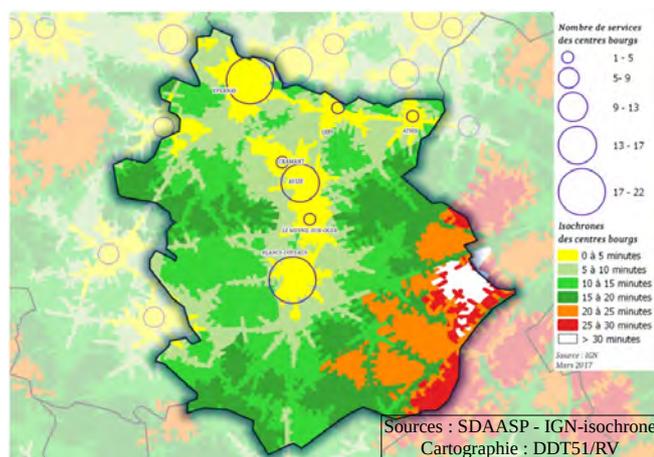
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement dans la vallée de la Marne et dans le secteur de la côte des Blancs.

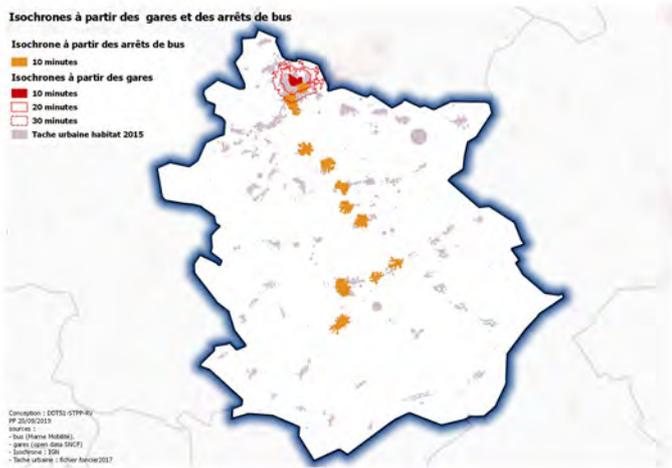
Le temps d'accessibilité aux services peut aller à plus de 30 minutes pour les communes de l'espace à dominante rurale situées au sud-est de l'EPCI, dans la Champagne crayeuse.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone est du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 25-30 min de voiture, comme la commune de Clamanges où près de 13 % des ménages ne possèdent pas de voiture.



¹ L'Unité urbaine d'Épernay comprend 7 communes : Dizy, Épernay, Magenta, Mardeuil, Moussy, Pierry et Vinay

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



Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité² sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec la gare ainsi que les arrêts des lignes de bus interurbaines.

Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare d'Épernay a évolué de plus de 7,2 % (source : OpenData SNCF). En 2017, la gare d'Épernay accueillait 759 696 voyageurs.

L'isochrone à pied à partir des gares montre les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis les gares et les périmètres accessibles à 10 min à pied à partir des arrêts de bus.

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

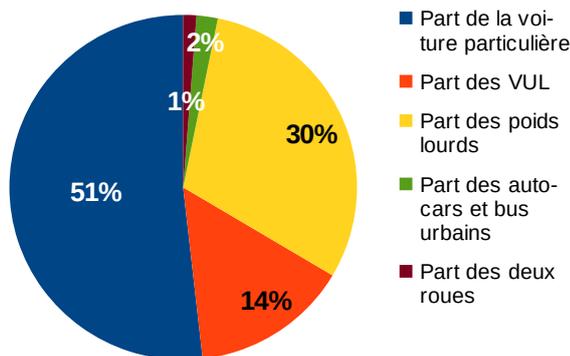
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CAECPC, le secteur des transports routiers qui occupait le 4^e poste en 2010 est remonté au 3^e poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2015 (17 % en 2010 et 16 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur des transports routiers qui ont diminué de 15 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 57 682 teqCo2 en 2015.

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

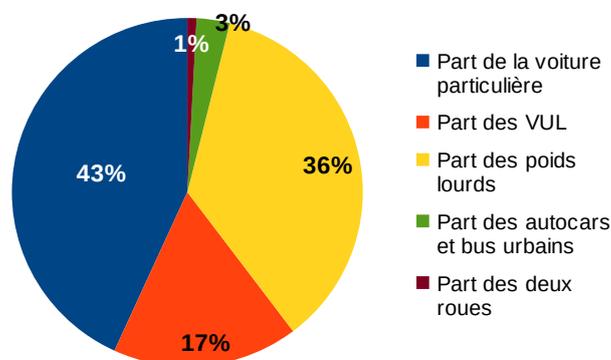
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Dans le territoire de la CAECPC, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (51 %), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, pour respectivement 30 % et 14 % en 2015 (28 % et 15 % en 2010).

Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

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



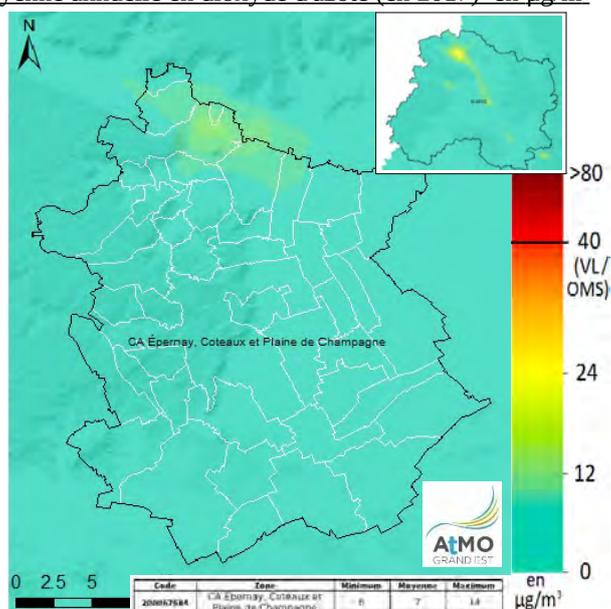
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 43 % et 36 % en 2015, viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 17 % en 2015.

La quantité de NOx émise par km a diminué de plus d'un tiers, tous modes confondus, entre 2010 et 2015. De même la part pour les poids lourds a baissé de 10 pts entre 2010 et 2015, au détriment de la part pour les voitures particulières ainsi que pour les véhicules utilitaires légers (+ 5 points sur 5 ans pour chaque usage).

² L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

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

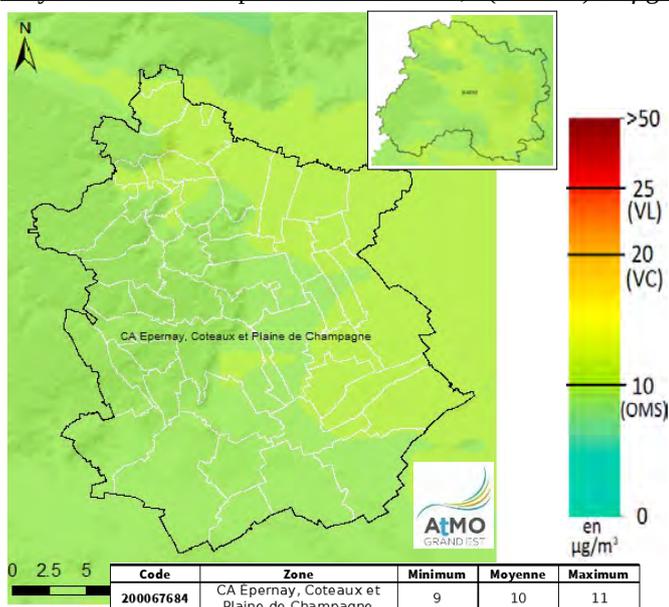
Moyenne annuelle en dioxyde d'azote (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CAEPC est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur réglementaire $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Elle met en évidence des valeurs plus élevées le long de la vallée de la Marne.

Il faut cependant tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers. C'est notamment ce que l'on observe sur le graphique de droite.

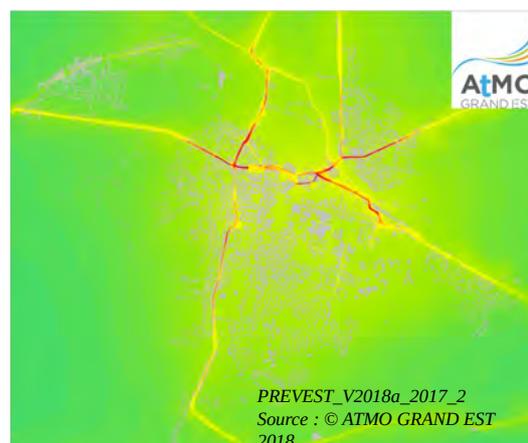
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



La modélisation des moyennes annuelles met en évidence la vallée de la Marne et l'est de l'EPCI couvert notamment les axes routiers RD3 et RD951. L'ouest de l'EPCI est couvert par de nombreux espaces naturels et par conséquent possède un réseau routier moins dense. De plus, il concentre moins d'activités émettrices que la vallée de la Marne.

La densité de la CAEPC ($82,6 \text{ hab}/\text{km}^2$) plus élevée que la moyenne départementale ($70,1 \text{ hab}/\text{km}^2$), avec une forte concentration de population au niveau de l'unité urbaine, permet de comprendre les modélisations des indices de la qualité de l'air (dioxyde d'azote et particules fines) qui sont globalement dans la moyenne au regard des recommandations de l'OMS, hormis la vallée de la Marne.

Commune d'Épernay



Cette carte est le résultat d'une étude spécifique réalisée en 2016.

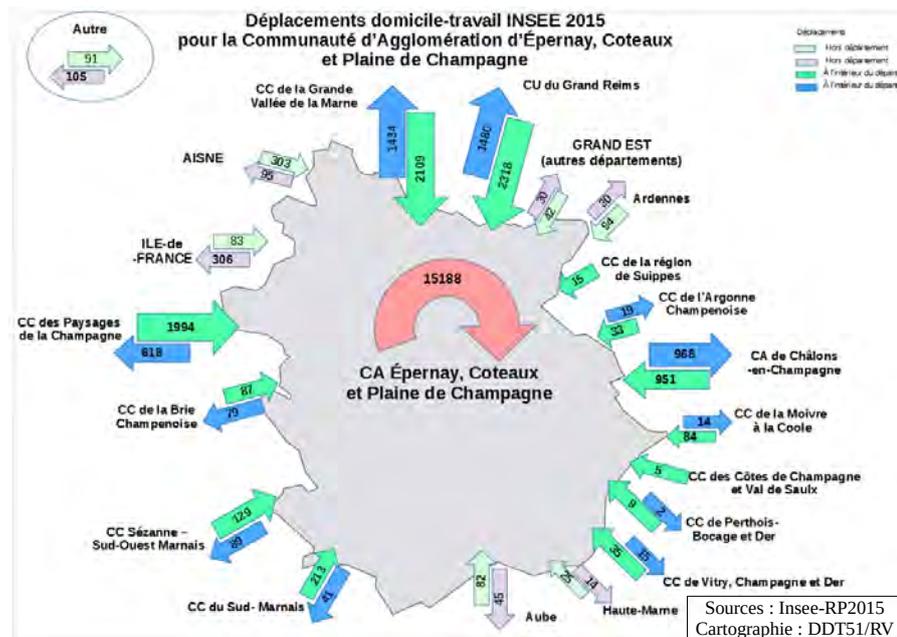
La modélisation de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote pour l'année 2017, sur le périmètre d'Épernay, montrait des dépassements de la valeur réglementaire de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au niveau des axes majeurs. Elle met en exergue les axes routiers qui traversent Épernay (RD 951, RD 3, RD 386 et RD 201)

Commune d'Épernay



Tout comme pour la modélisation de NO_2 , la modélisation de la moyenne annuelle en $\text{PM}_{2,5}$ met en évidence les axes routiers qui traversent Épernay (RD 951, RD 3, RD 386 et RD 201). Les concentrations sont au-dessus des seuils recommandés par l'OMS.

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux entrants dans la CAEPC sont plus nombreux que les flux sortants (8 702 entrants contre 5 384 sortants). Sur les 8 702 flux entrants, les navetteurs viennent principalement des autres EPCI du département (pour 91,7 %) dont : la CU du Grand Reims à 26,6 %, la CC de la Grande Vallée de la Marne à 24,2 %, la CC des Paysages de la Champagne à 22,9 % et la CA de Châlons-en-Champagne à 10,9 %. Les actifs de ces 4 EPCI vont majoritairement travailler au sein de l'UU d'Épernay.

L'illustration met en évidence l'attractivité en matière d'emploi de la CAEPC qui est démontrée par l'importante part de flux interne par rapport à l'ensemble des actifs résidant dans la CAEPC. En effet, sur la totalité des actifs résidant dans la CAEPC, 73,8 % y travaillent. De plus, 41,9 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence

(part légèrement plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

En 2015, les flux sortants représentent 26,2 % de l'ensemble des actifs domiciliés dans la CAEPC (24,7 % en 2010). Ils se dirigent à 26,6 % (28,1 % en 2010) vers la CC de la Grande Vallée de la Marne et notamment l'unité urbaine d'Aÿ-Champagne en raison de sa proximité avec la CAEPC, et à 27,5 % (25,8 % en 2010) vers la CU du Grand Reims dont 23,2 % vers l'unité urbaine de Reims, bassin d'emplois important.

Par ailleurs, les actifs résidant dans la CAEPC s'acheminent majoritairement vers le pôle urbain. En effet, sur les 15 188 actifs résidant et travaillant dans la CAEPC, près de 65,7 % se rendent au sein de l'unité urbaine d'Épernay. Ces flux ont légèrement baissé par rapport 2010 (- 1,3 pts). L'unité urbaine compte 8 138 actifs résidant et travaillant au sein même de ces 7 communes qui la composent.

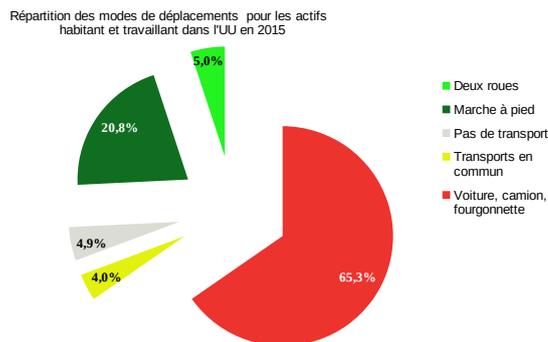
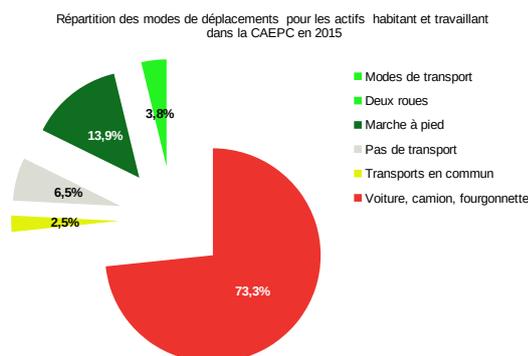
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

4.2.1 Répartition modale des flux entrants dans la CAEPC

En 2015, sur les 8 702 actifs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture. Les autres modes de transport utilisés pour une part minime sont les deux roues et les TC.

4.2.2 Répartition modale des flux les résidents

Modes de transport	Domicilié dans la CAEPC et travaillant				Domicilié et travaillant Dans l'U. U.		Domicilié dans la CAEPC et travaillant hors CAEPC		Domicilié dans la CAEPC hors U.U. et travaillant dans l'U.U.	
	dans la CAEPC		dans l'U. U.		nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part
Deux roues	573	3,8%	436	4,37 %	409	5,0%	NR	2,0%	NR	2,1%
Marche à pied	2 112	13,9%	1 664	16,67 %	1 689	20,8%	NR	1,3%	NR	0,0%
Pas de transport	990	6,5%	385	3,86 %	402	4,9%	NR	0,4%	NR	0,4%
Voiture, camion, fourgonnette	11 140	73,3%	7 140	71,56 %	5 316	65,3%	4 771	88,6%	2 160	96,2%
Transports en commun	373	2,5%	352	3,5%	322	4,0%	413	7,7%	NR	1,3%
Total	15 188	100,0%	9 978	100,0%	8 138	100,0%	5 383	100,0%	2 245	100,0%



Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CAECPC : En 2015, plus de 88,6 % des actifs résidant dans la CAECPC et travaillant hors de la CAECPC vont travailler en voiture. La part de la voiture est pratiquement identique par rapport à 2010. Par ailleurs, lorsque les actifs résidant dans la CAECPC vont travailler dans le département (hors CAECPC), ils sont 91,6 % à utiliser la voiture, ce qui laisse peu de place aux autres modes (moins de 3,4 % pour les deux roues et la marche et 4,9 % pour les transports collectifs).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 73,8 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

En 2015, 73,3 % des déplacements domicile-travail au sein de la CAECPC se font en voiture individuelle. Plus de 13,9 % des déplacements DOM-TRA se font à pied et 2,5 % en TC.

Les actifs domiciliés et travaillant dans l'unité urbaine d'Épernay, utilisent beaucoup moins la voiture (65,3 %) au profit de la marche (près de 20,8 %). Cependant, ils laissent de côté les TC qui sont pourtant présents dans l'U. U. (à peine 4,0 % d'actifs les utilisent).

La voiture particulière et la marche restent donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

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

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	2 683	2 102
Deux roues	455	474
Voiture	7 403	6 995
Transport en commun	325	306
Total	10 866	9 877

En 2015, 10 856 actifs domiciliés et travaillant dans la CAECPC, ont leur emploi à moins de 5 km de leur domicile (979 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 (64,4 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par rapport à 2010, la part totale des actifs habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail a diminué (- 8,6 %) alors que la part de la voiture a légèrement augmenté. Cette augmentation de la part des déplacements en voiture et ainsi que celle des deux roues s'est effectuée au détriment de la marche.

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).

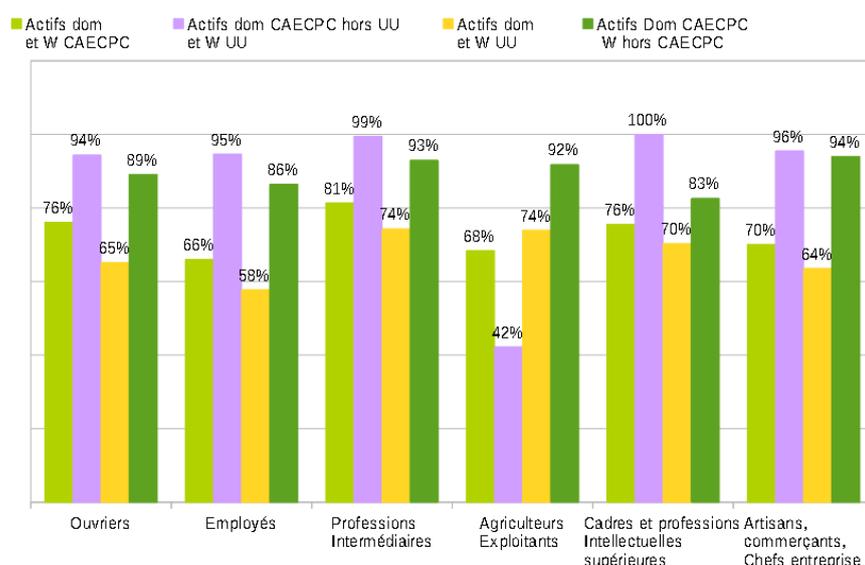
4.3 Part de la voiture par professions et catégories socio-professionnelles (PCS) en fonction du lieu de travail

Pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CAECPC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 72,8 %. Les employés et les agriculteurs sont ceux qui utilisent le moins la voiture individuelle, au profit de la marche pour les employés (19,9 %) et du mode « pas de transport » pour les agriculteurs (23 %).

Lorsque les actifs sont domiciliés et travaillent dans l'UU, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est moins importante (67,7 %). Le bassin d'emploi de la CAECPC principalement situé dans l'UU et l'accès aux transports en commun dans l'UU permettent une diminution de la part de la voiture par rapport aux autres actifs d'une même PCS qui vivent ou travaillent ailleurs dans le territoire. Les employés sont toujours la PCS à utiliser le moins leur voiture (57,7 %) et ce, en faveur de la marche (27,1 %).

Par contre, lorsqu'ils sont domiciliés dans la CAECPC hors de l'UU et qu'ils vont travailler dans l'UU, les actifs utilisent essentiellement la voiture : 100 % des cadres l'utilisent (médiane à 87,7 %), mais seulement 42 % pour les agriculteurs.

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



5 Spécificités et actualités du territoire

- Lancé en 2014, le label « Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte » a récompensé des territoires qui s'engagent dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre la consommation et la production d'énergie à l'échelle locale, en réduisant autant que possible les besoins énergétiques. Parmi les actions mises en place dans le territoire, certaines ont concerné la mobilité :
 - le remplacement de véhicule thermique par un modèle utilitaire électrique et l'installation d'une borne de rechargement associée dans les communes (un pour chaque ancien EPCI de la CAECPC, un pour la ville d'Épernay)
 - le remplacement de plusieurs véhicules thermiques par des modèles électriques et l'installation des bornes de rechargement associées (3VL et 3VUL pour la ville d'Épernay, 1 VL pour Chouilly)
 - la signalisation de 40 aires de parking dédiées au covoiturage dont certaines se situent dans la CAECPC, action portée par le PNRMR
 - l'installation de plusieurs bornes de rechargement pour véhicules électriques dans le territoire, dont certaines pour le grand public (1 à Damery, 4 à Épernay sur lesquelles s'appuie le système d'autopartage décrit ci-dessous)
 - la CAECPC a mis en place en 2018 un système d'autopartage avec 4 véhicules dont 1 utilitaire (Trois Zoé et un Kangoo ZE), qui sont stationnés rue Jean Moët à Épernay. Clem', entreprise spécialisée dans l'autopartage électrique, s'est occupée des bornes de recharge et de la plate-forme de location (Inscription sur la plateforme : <http://epernay.clem.mobi>).

 JE RÉSERVE
UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE
À PARTIR DE 2€/H*



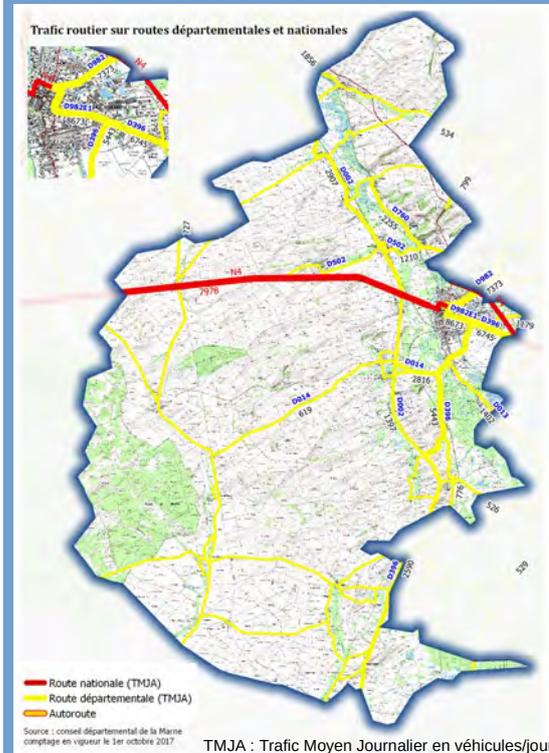
- **Ambassadeur de la mobilité** : En 2017, la CAECPC a été lauréate de l'appel à projets « Ambassadeurs de la mobilité » lancé par la Région Grand-Est et l'ADEME. Candidates également à l'appel à projet, la Communauté de Communes des Paysages de la Champagne (CCPC) et la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne (CCGVM), les trois intercommunalités se sont accordées, en janvier 2018, pour mener conjointement la démarche à l'échelle des 3 EPCI.
Cette démarche vise le lancement d'actions d'information, de promotion ou de sensibilisation en vue de changer localement les comportements en matière de mobilité. Au cœur du dispositif, l'ambassadeur aura 4 rôles clef : faire émerger des pratiques et des solutions innovantes de mobilité, fédérer et coordonner les acteurs, développer des outils adaptés, animer la phase de mise en œuvre. Les projets devront se décliner en plans d'actions concrets et opérationnels, qui pourraient par la suite être reproductibles dans d'autres territoires.



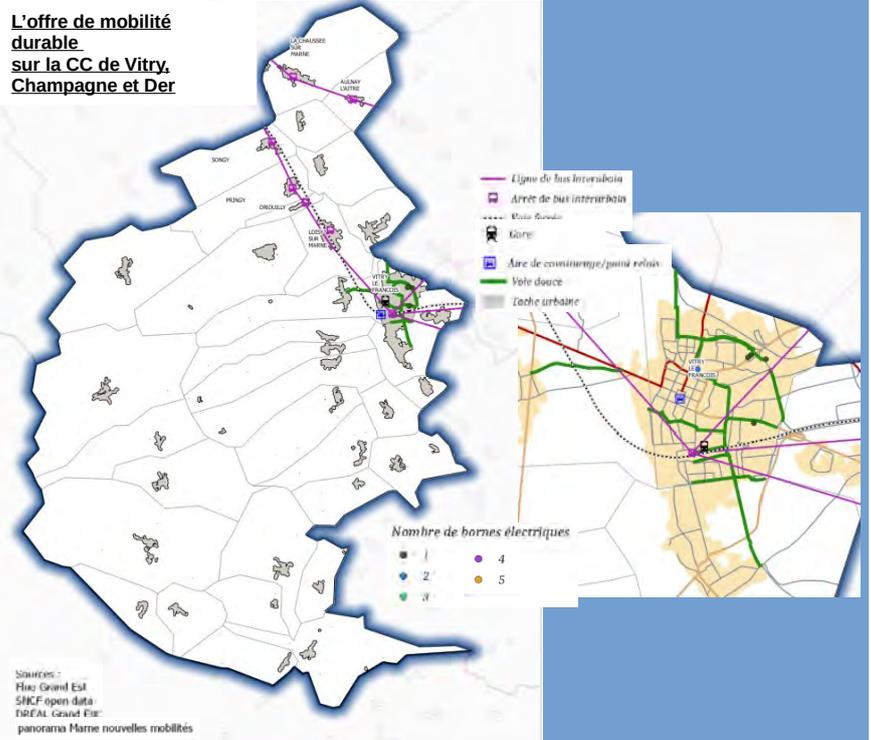
Communauté de communes de Vitry, Champagne et Der (CCVCD)



1 Offre d'infrastructures et de services



L'offre de mobilité durable sur la CC de Vitry, Champagne et Der



La Communauté de Communes de Vitry, Champagne et Der (CCVCD) est traversée par deux axes routiers nationaux qui supportent un trafic de transit important (de 8 000 à près de 19 000 véh/j) avec de forts taux de poids-lourds (23 % à 42 %) : la RN 4 reliant Paris à Nancy et la RN 44 barreau de liaison vers l'A4 et vers Reims. Le réseau routier départemental complète la desserte du territoire, selon une structure en étoile autour de Vitry-le-François, avec notamment 2 axes structurants : la RD 995 vers Sermaize-les-Bains et Bar-le-Duc et la RD 396 vers Brienne-le-Château et Troyes (10 % de PL). La commune de Vitry-le-François, située à l'est de la Communauté de Communes, est le lieu de convergence des grands axes de circulation.

Dans la CCVCD, seule la commune de Vitry-Le-François possède une gare ferroviaire. Le réseau TER est constitué de 3 lignes :

- la ligne Nancy-Paris dessert Vitry-le-François avec 3 aller et 4 retours la semaine et 3 aller et 2 retours le week-end.
- la ligne Reims-Châlons-Saint-Dizier avec :
 - 7 aller et 5 retours pour Reims-Vitry-le-François la semaine, de 9 aller et 6 retours le week-end
 - 4 aller et 6 retours pour Vitry-le-François-Saint-Dizier la semaine et 5 aller et 7 retours le week-end
- la ligne Bar-le-Duc/Paris-Est, avec 10 aller et 12 retours la semaine et 10 aller et 8 retours le week-end.

Des lignes Ouibus permettent aussi au départ de Vitry-le-François de rejoindre Reims ou Châlons-en-Champagne.

Le territoire est aussi desservi par 3 lignes de bus départementales interurbaines exploitées par la STDM :

- La ligne n°140 Bis (Vitry-le-François/Sogny-aux-Moulins) dessert les communes de Vitry-le-François, Loisy-sur-Marne, Drouilly, Pringy et Songy avec un aller le matin aux alentours de 6 h 30 et un retour vers 19 h 30, tous les jours de la semaine sauf le dimanche et jours fériés.
- La ligne n°140 (Châlons/Saint-Amand-sur-Fion) dessert la commune de La Chaussée sur Marne.
- La ligne n°170 (Vitry-le-François/Sermaize-les-Bains) dessert la commune de Vitry-le-François.

La CCVCD est l'autorité organisatrice de la mobilité sur l'EPCI. La ville de Vitry-le-François dispose de deux lignes de bus gratuites qui assurent la desserte de l'ensemble de la ville avec un passage par heure entre 8h30 et 18h00. En dehors de l'agglomération, les transports en commun se limitent aux transports scolaires.

Au niveau fluvial, le port de plaisance de Vitry-le-François est une jonction entre le canal de la Marne au Rhin, le canal latéral à la Marne et le canal entre Champagne et Bourgogne (ancien canal de la Marne à la Saône). Le port de Vitry-le-François est la 2^e destination fluviale de la Marne (336 bateaux et 758 plaisanciers accueillis en 2014). Dix haltes nautiques entre Vitry-le-François et Saint-Dizier, quatre entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc, et le port de Pogny entre Vitry-le-François et Châlons-en-Champagne maillent également le territoire.



En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont pour l'instant à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) et une aire de covoiturage.

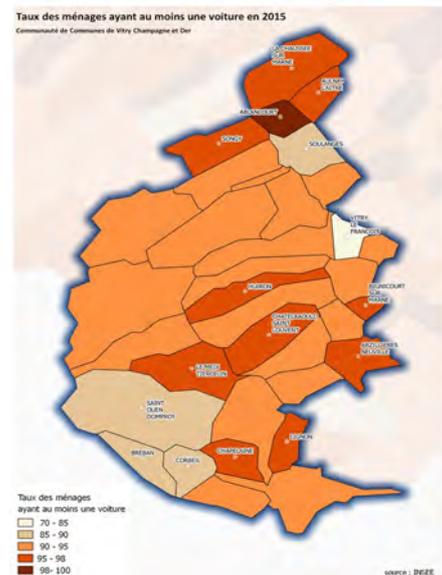
Une vélo-route longeant la vallée de la Marne, à vocation touristique essentiellement, permet de relier Vitry-le-François à Châlons-en-Champagne (en route partagée), à Saint-Dizier (en site propre le long du canal) et au lac du Der (site propre + route partagée).

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

Sources : Insee-RP2015

Équipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne, la CCVCD et l'U.U. de Vitry-le-François



La motorisation moyenne dans la CCVCD est de 1,15 véhicules/ménages et de 0,98 véhicules/ménages dans l'unité urbaine¹. Le taux de motorisation de la communauté de communes est sensiblement le même que celui du département (1,16) contrairement à celui de l'UU qui est inférieur.

Sur la totalité des ménages possédant « au moins une voiture », le taux des ménages ayant une voiture est plus élevé pour l'UU (69 %) que le taux de la CCVCD et celui du département qui sont identiques (58 %). La part des ménages possédant « au moins 2 voitures » dans l'UU est plus faible que celles du département et de la communauté de communes (23 % contre 34 %).

Dans la CCVCD, la part des « ménages sans voiture » est similaire à celle de la Marne (environ 18 %), contrairement à l'UU où ce taux est plus élevée (25,5 %). Cela peut s'expliquer par le fait que :

- le pôle d'emplois est situé dans l'unité urbaine
- deux lignes de TC sont présentes à Vitry-le-François.

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (71 % ayant au moins une voiture) sont ceux de Vitry-le-François, siège de la communauté de communes et pôle d'emplois principal. Dans onze communes (La-Chaussée-sur-Marne, Aulnay l'Aître, Songy, Huiron, Le Meix-Tiercelin, Châtelraould-Saint-Louvent, Bignicourt, Arzillières-Neuville, Chapelaine, Lignon, et Ablancourt), situées au nord, centre et sud-est de cet espace rural, plus de 95 % des ménages ont au moins une voiture et plus de 98 % pour la commune d'Ablancourt.

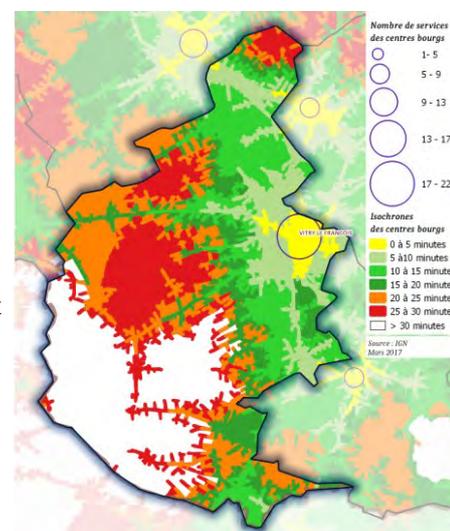
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), la seule commune assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande est celle de Vitry-le-François, située à l'est du territoire.

Le temps d'accessibilité aux équipements/services au public s'échelonne de 5 à plus de 30 min. La partie sud/sud-ouest est située dans une isochrone supérieure à 30 min dont une partie appartient au camp militaire de Mailly-le-Camp, qui ne présente donc pas de réseau routier accessible.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, certaines communes ont donc des ménages qui risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique. En effet, c'est le cas dans les communes de Saint-Ouen-Domprot, Corbeil et Bréban puisque certains ménages ne sont pas motorisés, qu'il n'existe pas de transports collectifs sur place et que les équipements se situent à plus de 30 min de voiture.



Source : SDAASP - IGN-isochrone
Cartographie : DDT51/RV

¹L'unité urbaine de Vitry-le-François est constituée de 3 communes : Frignicourt, Marolles et Vitry-le-François

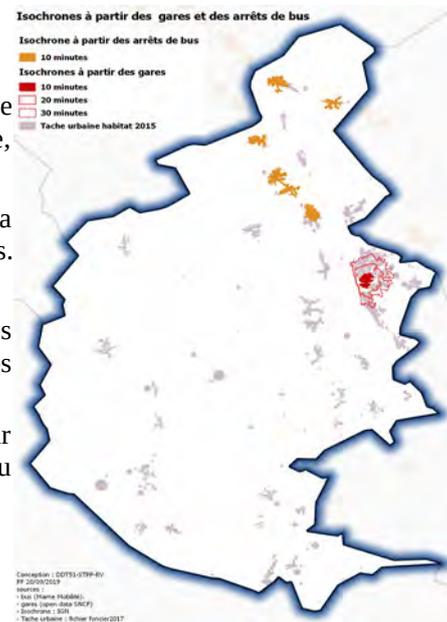
2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité² sur le territoire, celle-ci peut être observée en lien avec la gare de Vitry-le-François et les arrêts de bus de la Chaussée-sur-Marne, Aulnay-l'Aître, Loisy-sur-Marne, Drouilly, Pringy et Songy.

Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare de Vitry-le-François a évolué de 5,46 %. En 2017, la gare de Vitry-le-François accueillait 218 668 voyageurs. (source : OpenData SNCF).

L'isochrone à pied à partir des gares et des arrêts de bus montre les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis la gare de Vitry-le-François et les périmètres accessibles à 10 min à pied depuis les arrêts de bus.

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

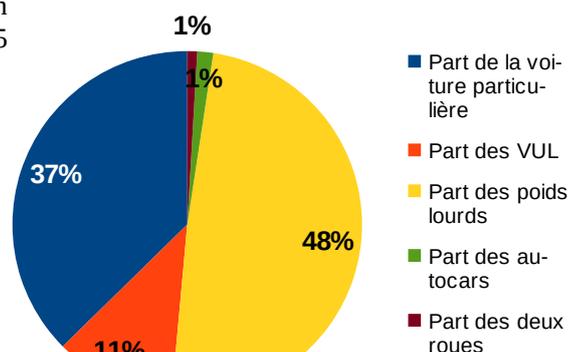
Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCVCD, le secteur des transports routiers occupe le troisième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre avec 7 % des émissions directes totales en 2015 ; loin derrière le premier poste émetteur de l'industrie avec 81 % des émissions de GES totales du territoire. Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de plus de 9 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 64 655 tCo2 en 2015.

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

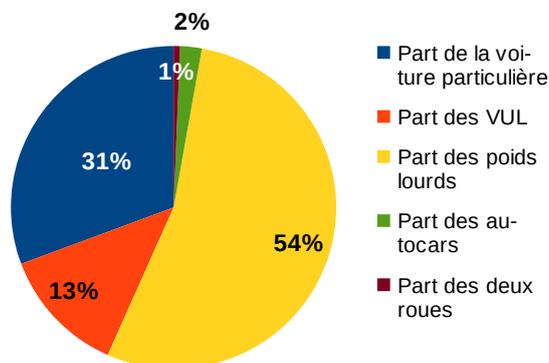
Dans le territoire de la CCVCD, les poids lourds et les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre avec respectivement, 48 % et 37 % en 2015 (56 % et 31 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 11 % en 2015 (10 % en 2010).

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



Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

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

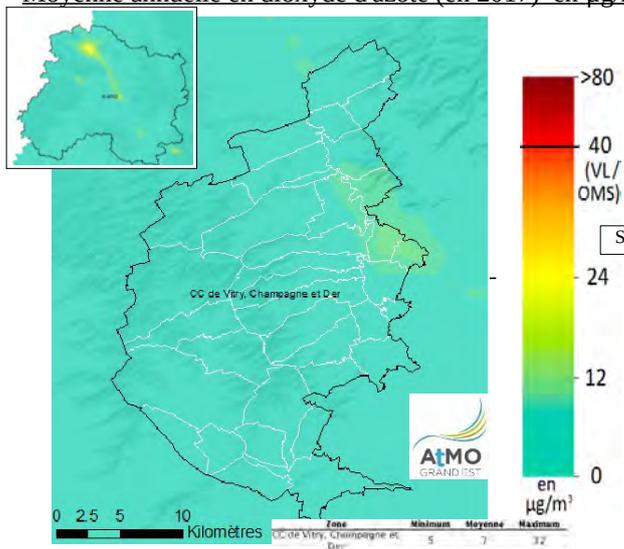


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, près de 54 % et 31 % en 2015 (73 % et 19 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers (VUL) pour 13 % en 2015 (6 % en 2010).

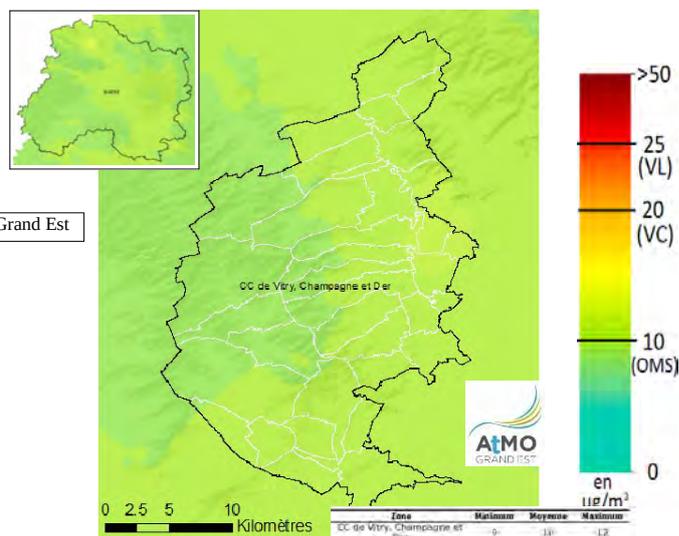
² L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

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

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 cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCVCD est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

La modélisation des moyennes annuelles fait ressortir une concentration en particules fines supérieure à la valeur guide de l'OMS pour l'ensemble du territoire, hormis la partie ouest qui comporte le camp militaire de Mailly.

Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers (ici RN44, RN4, RD396).

4 Déplacements domicile-travail (source : Insee-RP2010 et 2015)

4.1 Les flux domicile-travail

En 2015, les flux entrants sont 1,6 fois plus nombreux que les flux sortants (4 229 actifs contre 2 686). La part globale des flux sortants a légèrement évolué entre 2010 et 2015 (27,9 % en 2010 contre 30,3 % en 2015). Les flux sortants ont pour destinations principales les EPCI du département de la Marne (72,4 %).

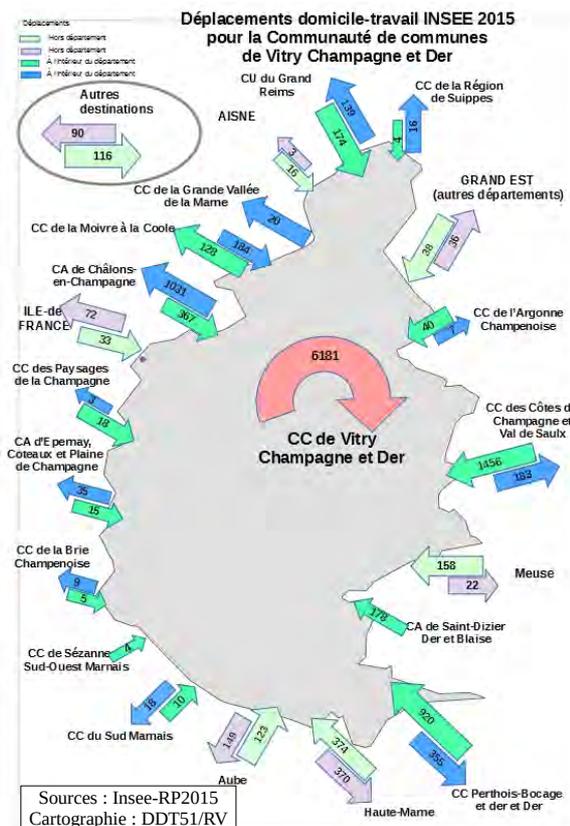
L'illustration met en évidence, au niveau des flux sortants, l'effet polarisant de l'agglomération châlonnaise, attractive en matière d'emploi : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 38,4 % se rendent vers la CA de Châlons (CAC) et 13,2 % vers la CC Perthois, Bocage et Der (CCPBD). Cette part est en augmentation par rapport à 2010 (11,1 %), et ce notamment au détriment de la CAC (40,1 % des flux sortants en 2010).

La Haute-Marne, département limitrophe, est aussi une destination privilégiée des flux domicile-travail du territoire avec 13,8 % des flux sortants.

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCVCD, 69,7 % y travaillent. De plus, 39,6 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

Au niveau des flux entrants (4 229 actifs), la carte met en évidence l'effet polarisant en termes d'emplois de la CCVCD, pour deux EPCI limitrophes : la CC Côte de Champagne et Val de Saulx (4CVS) et la CC Perthois-Bocage et Der (CCPBD) pour respectivement 34,4 % et 21,7 % des flux entrants. Les actifs de ces deux EPCI vont travailler majoritairement au sein de l'unité urbaine :

- pour la 4CVS, 1 313 actifs sur 1 456 (soit 90,9 %) se rendent dans l'UU de Vitry-le-François
- pour la CCPBD, 836 actifs sur 920 (90,9 %) se rendent dans l'UU.



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

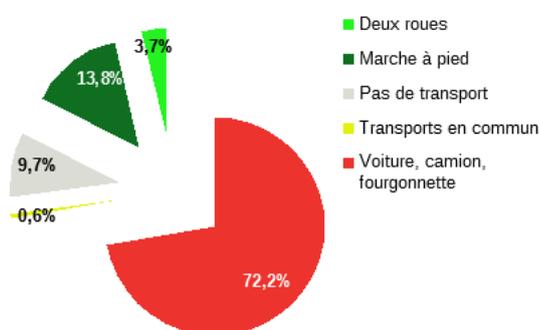
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCVCD

En 2015, sur les 4 229 actifs venant travailler dans le territoire, la majorité vient en voiture. Certains actifs venant des autres EPCI utilisent aussi d'autres modes pour aller travailler dans la CCVCD mais pour une part moindre, les deux roues et aussi les transports collectifs lorsqu'ils sont existants.

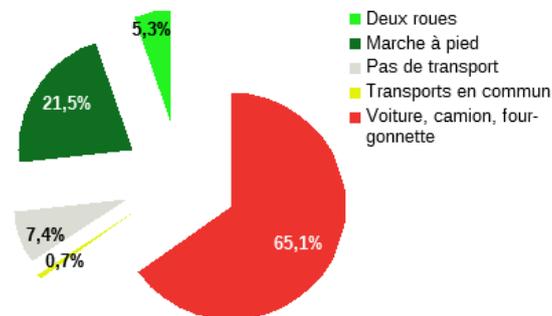
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	domicilié dans la CCVCD et travaillant				Domicilié dans l'U. U. et travaillant dans l'U. U.		Domicilié dans la CCVCD et travaillant hors CCVCD		Domicilié dans la CCVCD hors U.U. et travaillant dans l'U.U.	
	dans la CCVCD		dans l'U. U.		nombre d'actifs	5,3	nombre d'actifs	Part	nombre d'actifs	Part
	nombre d'actifs	Part	dont actifs w UU	Part						
Deux roues	227	3,7%	207	4,3%	NR	5,3%	NR	1,2%	NR	1,9%
Marche à pied	855	13,8%	740	15,4%	740	21,5%	NR	0,9%	NR	0,0%
Pas de transport	600	9,7%	256	5,3%	256	7,4%	NR	0,7%	NR	0,0%
Transports en commun	NR	0,6%	NR	0,6%	NR	0,7%	NR	4,9%	NR	0,4%
Voiture, camion, fourgonnette	4 461	72,2%	3 567	74,3%	2 243	65,1%	2 480	92,3%	1 324	97,7%
Total	6 181	100,0%	4 799	100,0%	3 443	100,0%	2 686	100,0%	1 355	100,0%

Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans la CCVCD



Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs domiciliés et travaillant dans l'UU de Vitry-le-François



Au vu du manque de transports collectifs sur l'ensemble du territoire, les déplacements domicile-travail effectués en « transports en commun », très minoritaires et indiqués dans le graphique ci-contre, ont comme destination la gare de Vitry-le-François et les arrêts de bus situés au nord de l'EPCI.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCVCD : En 2015, 92,3 % des actifs résidant dans la CCVCD et travaillant hors de la CCVCD vont travailler en voiture. La part de la voiture a augmenté légèrement par rapport à 2010 (+ 1,9 point) au détriment des autres modes transports alternatifs à la voiture alors que le nombre d'actifs est stable.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 69,7 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

Entre 2010 et 2015, il y a peu d'évolution de la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA (0,8 pt). Par contre, la part « pas de transport » a légèrement augmenté (+ 1,3 pt) et la part de « marche à pied » a diminué (- 2,6 pt).

En 2015, plus de 72 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCVCD se font en voiture individuelle et près de 14 % des déplacements DOM-TRA se font à pied. En cohérence avec la faiblesse de l'offre de TC, leur part « TC » est très faible (0,6 %).

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 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	928	846
Deux roues	398	199
Voiture	3 360	3 029
Transport en commun	23	23
Total (en nombre d'actifs)	4 709	4 097

En 2015, 4 695 actifs domiciliés et travaillant dans la CCVCD se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (598 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 (64 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « Pas de transports » ont légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment des 2 roues (-3,3 pts).

De même en 2015, sur les 3 477 actifs domiciliés et travaillant dans l'UU de Vitry, 3 221 se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (256 n'ont pas de transport). La part de la voiture a progressé de 2,5 pts par rapport à 2010 malgré la présence de transports au sein de l'UU ainsi que la marche (+ 1,6 pts) au détriment des deux roues (- 4,3 pts).

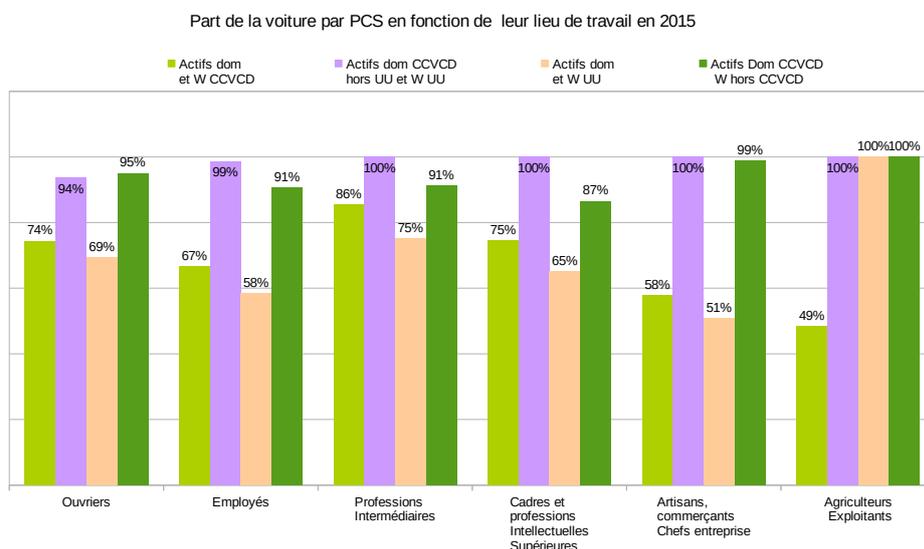
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont 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 CCVCD, la médiane des parts modales de voiture par PCS est de 70,6 %. Les agriculteurs et les artisans sont ceux qui utilisent le moins la voiture individuelle (respectivement 48,5 % et 57,9 %).

Lorsque les actifs sont domiciliés et travaillent dans l'UU, la médiane des parts modales de voiture par PCS est un peu moins importante (67,2 %). Le bassin d'emploi de la CCVCD principalement situé dans l'UU et l'accès à quelques transports en commun dans l'UU permettent une diminution de la part de la voiture par rapport aux autres actifs d'une même PCS qui vivent ou travaillent ailleurs dans le territoire. La part de la voiture est plus faible pour les employés et les artisans qui utilisent des modes alternatifs à la voiture et en particulier la marche (respectivement 28,1 % et 18,5 %).

Par contre, lorsqu'ils sont domiciliés dans la CCVCD hors de l'UU et qu'ils vont travailler dans l'UU, les actifs utilisent exclusivement la voiture : la médiane des parts modales de voiture par PCS est à 100 %. Il en est de même lorsqu'ils sont domiciliés dans la CCVCD et qu'ils vont travailler hors de la CCVCD, ils utilisent essentiellement la voiture (médiane à 93,1 %). Cela peut s'expliquer au regard de la faiblesse d'offres alternatives à la voiture en dehors de l'UU.



5 Spécificités et actualités du territoire

- Un service social de déplacement urbain assuré par la STDM, Vitrybus, dessert gratuitement et en boucle tous les quartiers de Vitry notamment les zones prioritaires (*Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30*) avec 2 circuits.
- Lancé en 2014, le label « Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte » a récompensé des territoires qui s'engagent dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre la consommation et la production d'énergie à l'échelle locale, en réduisant autant que possible les besoins énergétiques. Parmi les actions mises en place sur le territoire, certaines ont concernées la mobilité (avec deux volets, la mobilité durable et la mobilité solidaire) :
 - la réalisation d'une étude de mise en œuvre d'un schéma de mobilité durable.
 - l'achat de 2 véhicules électrique-hydrogène pour la commune de Vitry-le-François et 4 pour la Communauté de communes.
 - le déploiement de bornes de recharge électriques sur les points stratégiques du Pays Vitryat, porté par la Communauté de communes.
- Une étude pour la mise en œuvre de solutions de mobilité innovantes a été réalisée sur le quartier prioritaire du Hamois (en lien avec le renouvellement urbain du quartier) : autopartage, vélo, mobilité solidaire...
- Le réaménagement du quartier de la gare devrait permettre d'accueillir d'ici 2021, un pôle d'échanges multimodal concentrant différents modes de transports durables. Le but est de rendre attractif le secteur de la gare en réaménageant le quartier, tout en développant une offre de mobilité regroupée et proposant, en plus du train, une offre de bus (scolaires et urbains), de ligne de car régionaux et nationaux, de covoiturage, des alternatives aux déplacements individuels en voiture particulière. Il devrait accueillir également un nouveau parking de 200 places minimum comprenant des emplacements pour véhicules électriques et à mobilité réduite, vélos... Le pôle comprendra en outre des aménagements de circulation douce.



Communauté de communes de l'Argonne Champenoise (CCAC)



1 Offre d'infrastructures et de services

Trafic routier sur routes départementales et nationales



L'offre de mobilité durable sur la CC de l'Argonne Champenoise



La Communauté de Communes de l'Argonne Champenoise (CCAC) est traversée par trois routes départementales : la RD 994, la RD 931 et la RD 3, axe routier le plus important et qui parcourt d'est en ouest le territoire. L'A4 et la LGV Est traversent aussi le territoire. La commune de Sainte-Menehould dispose d'un échangeur autoroutier mais aucune gare (TGV-TER) n'est présente sur le territoire.

Sainte-Menehould, disposant d'une gare routière, est desservie :

- par la ligne n°110 (Sainte-Menehould/Châlons-en-Champagne) exploitée par la STDM, ligne scolaire avec 1 aller/retour quotidien. Il y a également un arrêt dans la commune de Dommartin-Dampierre. (source : Fluo Grand Est)
- par la ligne Oui-bus SNCF Châlons-Verdun avec 5 aller-retours quotidiens.

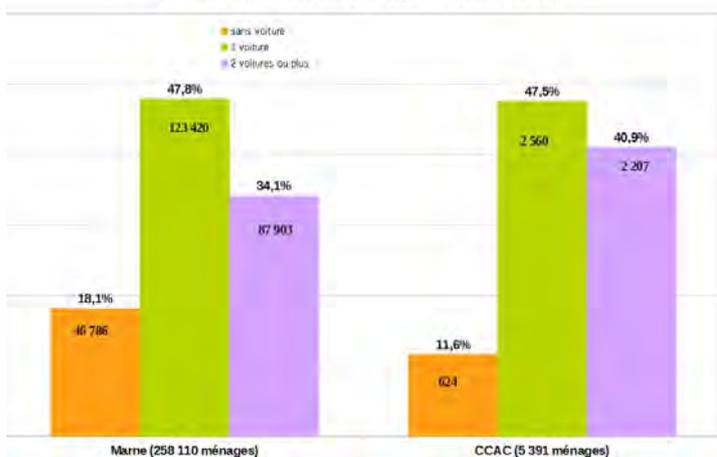
En termes de nouvelles mobilités, aucune borne de recharge pour les véhicules électriques (gratuites et accessibles au public) n'est présente sur le territoire ni d'aires de covoiturage signalées.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

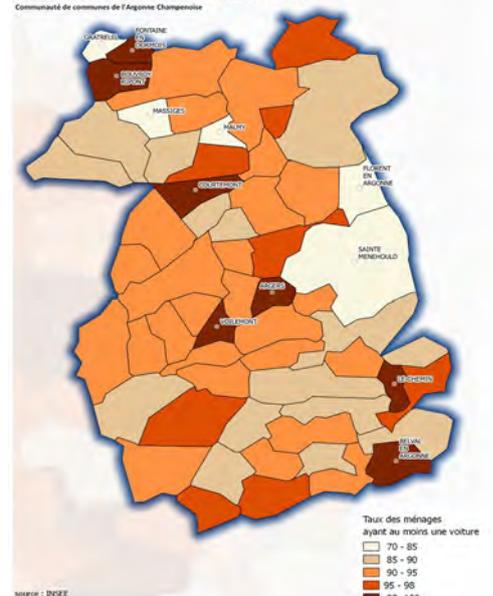
2.1 Motorisation des ménages

Sources : Insee-RP2015
Cartographie : DDT51/RV

Équipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne et la CCAC



Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,29 véhicules/ménages. Ce taux est légèrement plus élevé que celui du département (1,16)

En effet, 88,4 % des ménages possèdent au moins une voiture, ce taux est légèrement supérieur à celui du département (81,9 %). De plus, sur la totalité des ménages possédant au moins un véhicule, de 46,3 % ont deux véhicules ou plus. Ce taux d'équipement est légèrement supérieur à celui du département (41,6 %).

Cette motorisation plus importante peut se justifier par :

- la faiblesse d'offres alternatives à la voiture individuelle.
- l'éloignement des pôles d'emplois : seuls 40,1 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (contre 46,1 % en moyenne dans la Marne)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 83,9 % de l'habitat résidentiel (insee 2016)).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (entre 77,3 et 84,1 % des ménages ayant au moins une voiture) sont ceux de Sainte-Menehould, pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale, Florent-en-Argonne, Malmy, Massiges (77,3 %) et Grateuil. A part à Sainte-Menehould, il n'existe pas d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

Dans sept communes du territoire (Fontaine-en-Dormois, Rouvroy-Ripon, Courtemont, Argers, Voilemont, Le Chemin, et Belval-en-Argonne) réparties du nord-ouest au sud-est de cet espace rural, 100 % de leurs ménages ont au moins une voiture.

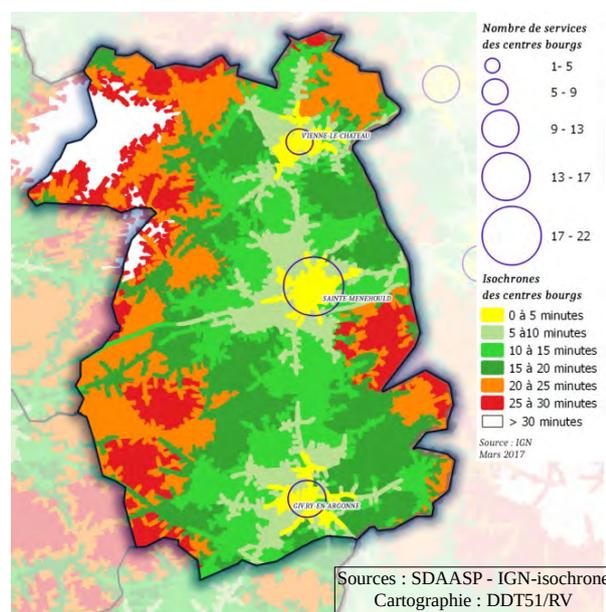
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont les trois communes situées le long de la forêt d'Argonne et de la forêt de Belval, avec au centre du territoire Sainte-Menehould et deux autres bourgs centres, Vienne-le-Château dans le nord et Givry-en-Argonne dans le sud.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à plus de 30 minutes. Sur la partie ouest du territoire, la zone ayant un temps d'accès supérieur à 30 min correspond au terrain militaire de Suippes.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone ouest du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture, notamment la commune de Massiges où près de 23 % des ménages ne possèdent pas de voiture.



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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les différents arrêts de transports collectifs situés à Sainte-Menehould et à Dommartin-Dampierre.

L'isochrone à pied 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.



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

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

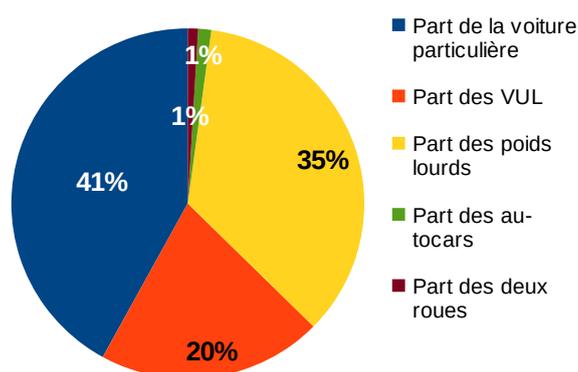
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la CCAC, le secteur des transports routiers 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). Si les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, celles du secteur du transport routier ont augmenté de plus d'1 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 63 464 teqCo2 en 2015.

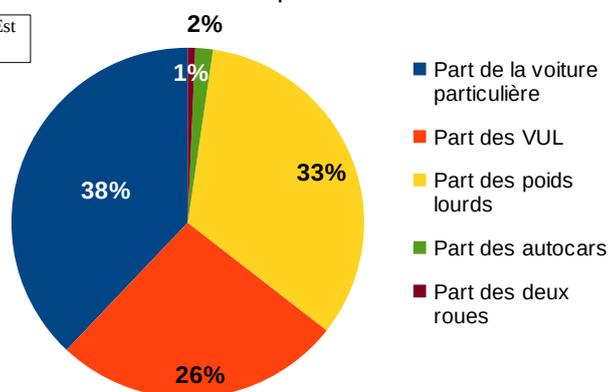
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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



Dans le territoire de la CCAC, les voitures particulières participent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (41 % en 2010 et 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers pour, respectivement, 35 % et 20 % en 2010 et 2015.

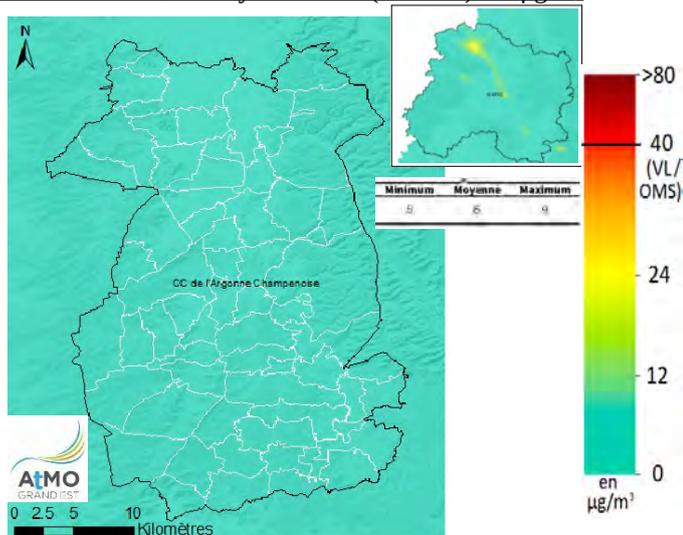
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



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 les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 38 % et 33 % en 2015 (32 % et 51 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 26 % en 2015 (14 % en 2010)

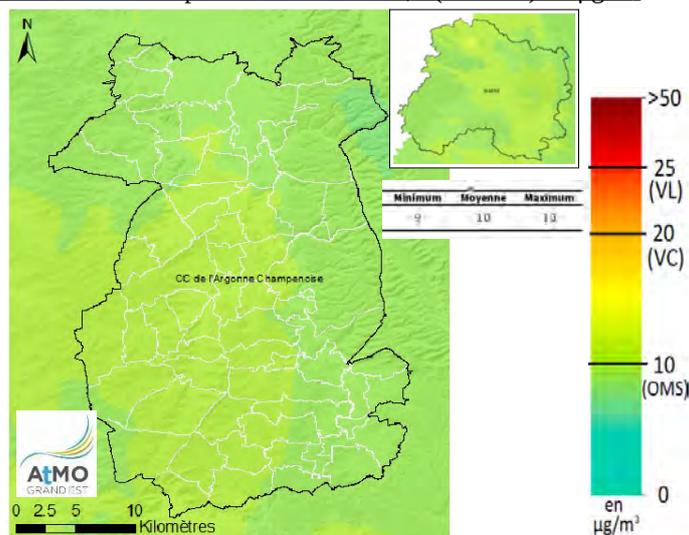
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCAC est de 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

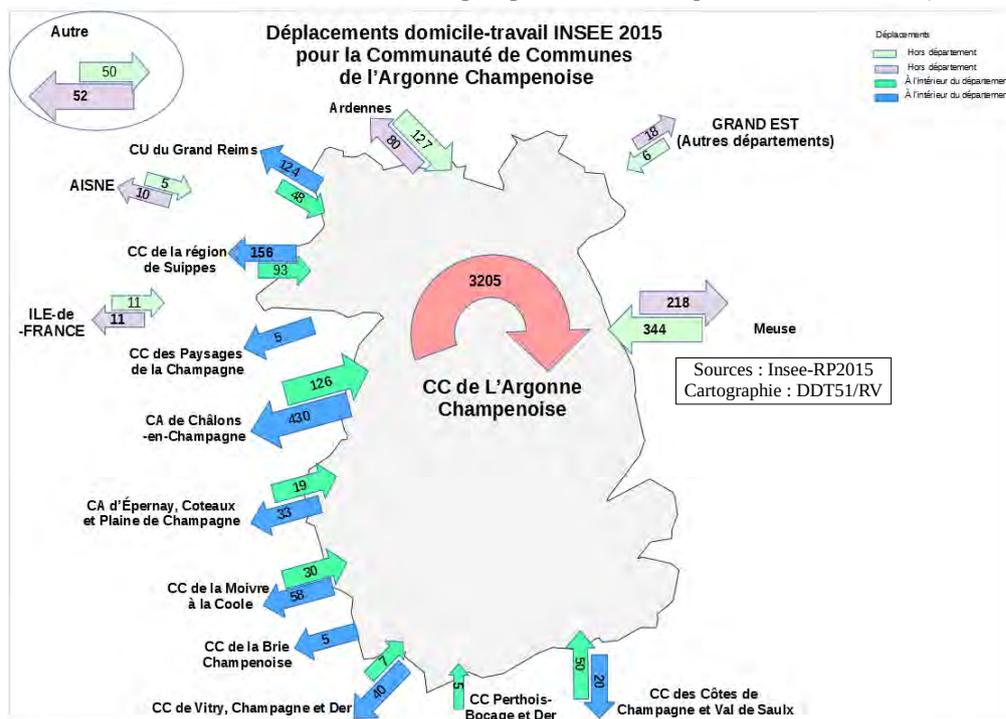
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Les contours de l'EPCI dans la partie nord et est/sud-est montrent des concentrations en particules fines plus faibles que dans le reste du territoire. En effet, la CCAC est un territoire rural avec une forte densité d'espaces forestiers situés sur les contours nord et est/sud-est du territoire, le reste du territoire étant agricole. La modélisation des moyennes annuelles met en évidence le centre et le sud-ouest de l'EPCI, traversés par l'A4 et les axes routiers RD3 et RD931. La concentration moyenne annuelle en PM 2,5 se situe au niveau des seuils recommandés par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

4.1 Les flux domicile-travail

En 2015, les flux sortants sont un peu plus nombreux que les flux entrants (1 260 sortants contre 921 entrants) dans la CCAC.



La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a légèrement évolué entre 2010 et 2015 (28,2 % en 2010 pour 24,8 % en 2015). Les flux sortants vont à 9,63 % vers la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC). Le département de la Meuse, limitrophe de la CCAC, attire 4,9 % d'actifs.

Cette illustration permet de mettre en évidence que la CCAC garde ses actifs. Sur la totalité des actifs résidant dans la CCAC, 71,8 % y travaillent. De plus, près de 40,1 % d'actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part un peu plus faible que celle du département : 41,6 %).

En 2015, la part des actifs allant travailler dans la CAC a diminué depuis 2010 (- 8 pts) au détriment du département de la Meuse (+ 3 pts) et des autres EPCI.

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

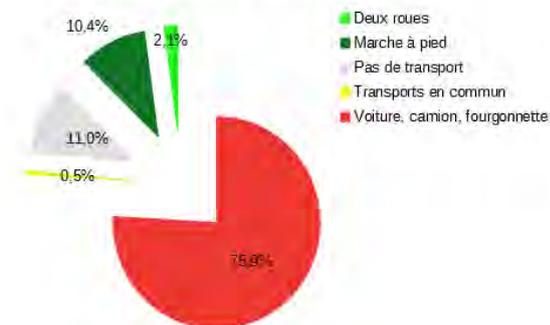
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCAC

En 2015, les 921 actifs venant travailler dans le territoire, se déplacent exclusivement en voiture.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCAC	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	NR
Marche à pied	334	10,4%
Pas de transport	353	11,0%
Voiture, camion, fourgonnette	2 433	75,9%
Transports en commun	NR	NR
Total	3 205	100,0%

Répartition des modes de déplacements pour les actifs habitant et travaillant dans la CCAC en 2015



Au vu de l'absence de transports collectifs (départementaux, régionaux) dans l'ensemble du territoire hormis Sainte-Menehould et Dommartin-Dampierre desservies par la ligne 110 (STDM), les déplacements domicile-travail effectués en « transports en commun », très minoritaires et indiqués dans le graphique ci-contre, se rapportent donc principalement à ces 2 communes.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCAC : En 2015, 97,6 % des actifs résidant dans la CCAC et travaillant hors de la CCAC vont travailler en voiture. La part de la voiture a légèrement augmenté par rapport à 2010 (+ 3 points).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 71,8 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

Entre 2010 et 2015, il n'y a que très peu d'évolution de la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA (+ 3 pts). Cette évolution s'est effectuée au détriment de la part « deux roues » (- 1,2 pts) et de la part de « la marche » (- 1,8 pts).

En 2015, près de 76 % des déplacements DOM-TRA au sein de la CCAC se font en voiture individuelle et plus de 12 % se font à pied.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire. (La part « pas de transport » représente, quant à elle, 11 %).

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

Mode de transport (en nombre d'actifs)	entre 0 et 5 km	
	2010	2015
Marche à pied	447	333
Deux roues	100	68
Voiture, camion, fourgonnette	1 426	1 332
Transports en commun	16	11
TOTAL	1 988	1 744

En 2015, 2 095 actifs domiciliés et travaillant dans la CCAC se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (351 actifs sont identifiés comme n'ayant pas recours au transport pour leur trajet domicile-travail).

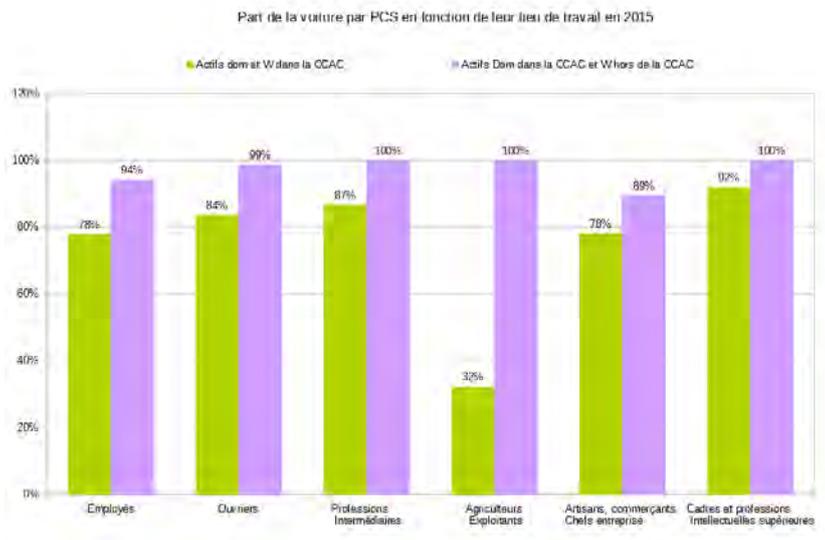
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (64 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, le mode de déplacement « Voiture » a augmenté par rapport à 2010 (+ 4 pts) au détriment de la marche et des deux roues.

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 CCAC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 80,8 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (Seuls 32,1 % l'utilisent). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (pour 43,4 % d'entre eux).

Dès lors qu'ils résident dans la CCAC et vont travailler hors de la CCAC, 100 % des cadres, des agriculteurs et des professions intermédiaires déclarent utiliser la voiture (médiane à 99,3 %).



5 Spécificités et actualités du territoire

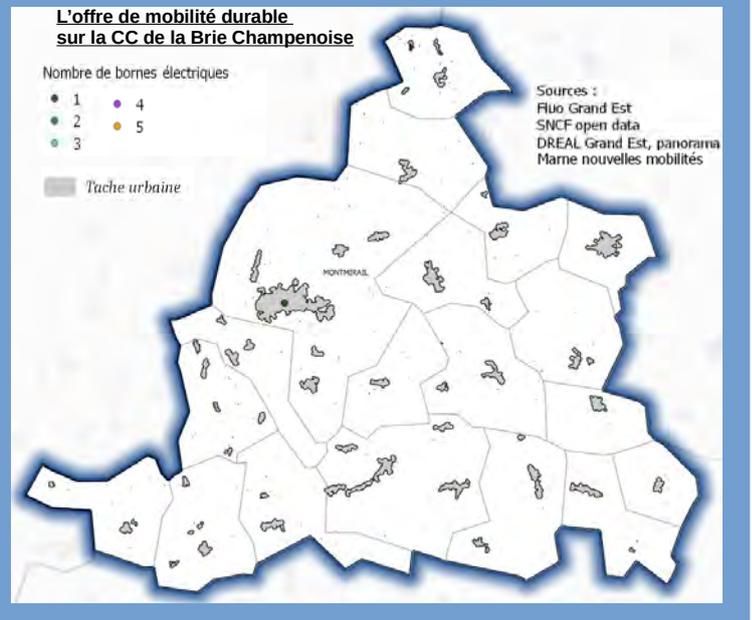
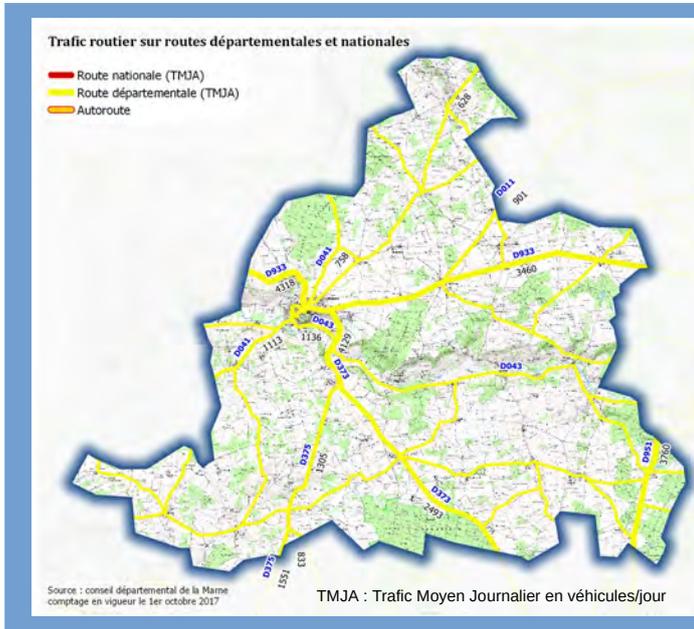
- Depuis plusieurs années, la ligne Verdun/Châlons-en-Champagne, passant sur le territoire, a donc disparu ainsi que les gares associées. La SNCF a mis en place une ligne de bus TER, afin de relier Verdun, Clermont-en-Argonne, Sainte-Menehould, Suippes et Châlons-en-Champagne.
- Un syndicat de transport, le Syndicat Argonne Transport, s'occupe du transport scolaire. Il a également mis en place un transport à la demande pour les personnes âgées notamment pour les trajets en direction de Sainte-Menehould.
- La commune de Sainte-Menehould possède un système de bus urbain gratuit (Transports Urbains Ménéhildien) qui fonctionne tout au long de l'année.



Communauté de communes de la Brie Champenoise (CCBC)



1 Offre d'infrastructures et de services



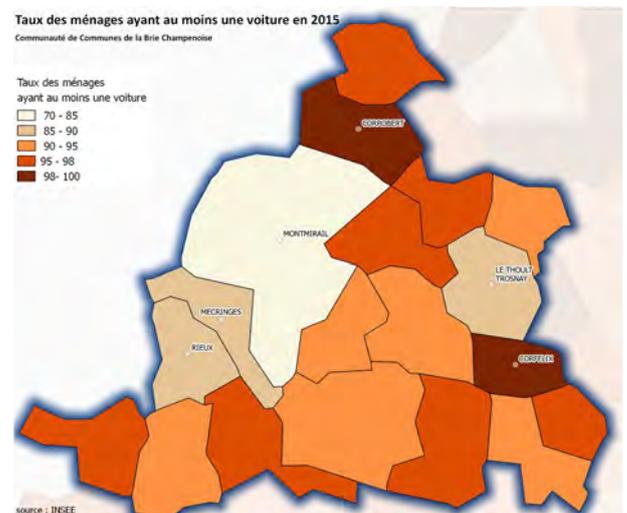
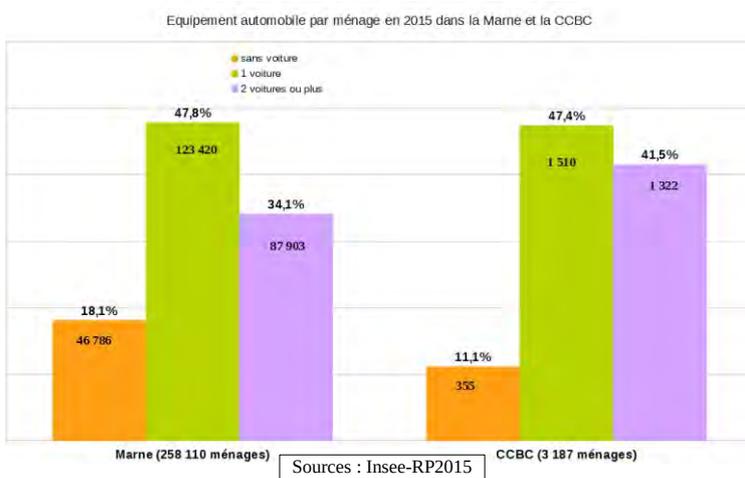
La Communauté de Communes de la Brie Champenoise est desservie par deux routes départementales principales (RD 933, RD 373). La RD 373, qui permet un accès direct à l'Île-de-France, possède un trafic PL important pour près de 15 % du trafic routier moyen journalier annuel. Le réseau départemental secondaire permet d'irriguer les autres communes du territoire.

Dans le territoire, il n'existe aucune ligne interurbaine de transports en commun. La gare la plus proche qui sert de rabattement est celle de Château-Thierry, située à 25 km de la ville-centre, Montmirail.

En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, seules les bornes de recharge pour les véhicules électriques sont pour l'instant à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public).

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,30 véhicules/ménages, au-dessus de la moyenne du département (1,16).



L'équipement automobile des ménages de la CCBC est important, ils sont près de 88,9 % à posséder une voiture (pour 81,9 % en moyenne dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, près de 47 % possèdent deux véhicules, taux légèrement supérieur à celui de la Marne (41 %).

La forte motorisation des ménages peut se justifier par :

- l'absence d'offres alternatives à la voiture individuelle dans l'ensemble du territoire
- l'éloignement des pôles d'emplois. En effet, 41 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence (contre 46,1 % en moyenne dans le département)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 83,9 % de l'habitat résidentiel (insee 2016)).

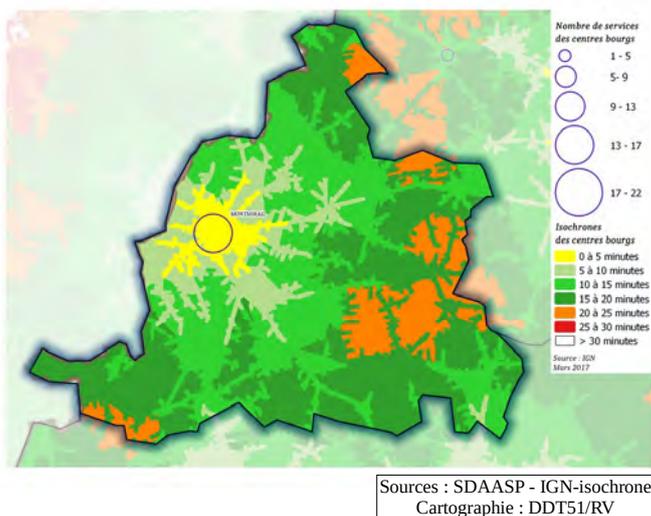
Les ménages les moins motorisés de l'EPCI sont ceux de Montmirail, pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale (83,6 % ayant au moins une voiture).

La part la plus élevée (entre 98 et 100 %) des ménages ayant au moins une voiture se situe dans la commune Corrobert (98,7 %) et dans la commune de Corfelix (100 %).

Dans l'ensemble du territoire, il n'existe pas d'autres moyens de transport à la voiture pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture



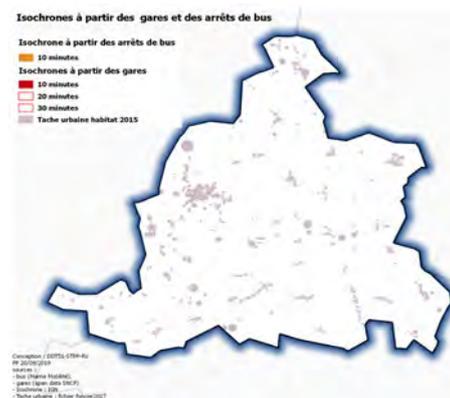
D'après le travail réalisé lors du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), la commune assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande est Montmirail, située à l'ouest de l'EPCI.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 25 minutes. Cet EPCI ne présente pas d'isochrone supérieur à 25 min, cela est dû à l'important maillage des voiries secondaires qui permet de relier les villages entre eux.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone est du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture, notamment la commune de Le Thoult-Rosnay où plus de 11 % des ménages ne possèdent pas de voiture.

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

Le territoire n'est desservi par aucun transport collectif.



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

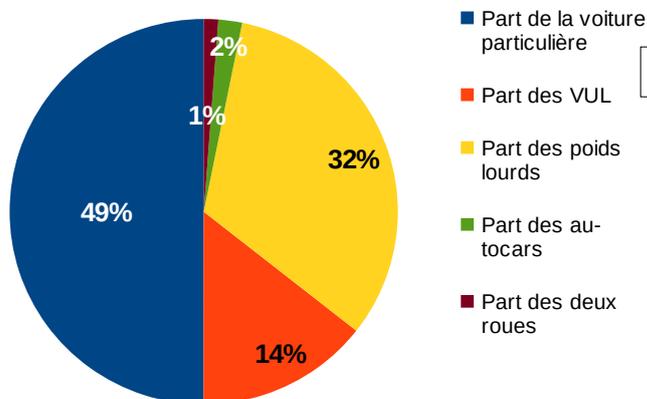
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCBC, le secteur des transports routiers occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (16 % en 2010 et 18 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire), mais il est 4 fois moins important que le premier poste « agriculture ». Les émissions du transport routier dans ce territoire ont légèrement augmenté entre 2010 et 2015 alors que les émissions directes de GES du territoire tous secteurs confondus ont diminué de 4 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 13 929 t_{eq}CO₂ en 2015.

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

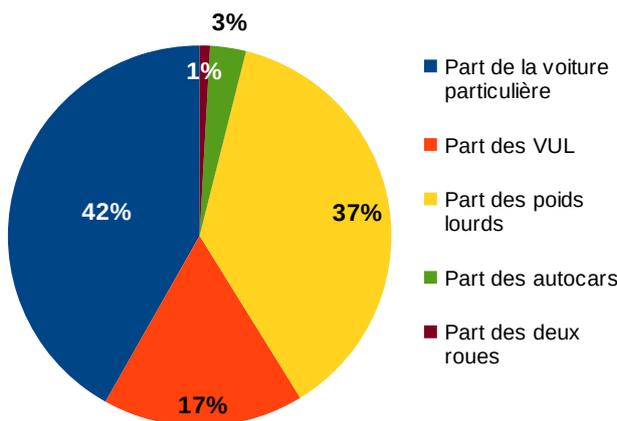
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Dans le territoire de la CCBC, les voitures particulières participent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (49 % en 2010 et 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers pour, respectivement, 32 % et 14 % en 2010 et 2015.

Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

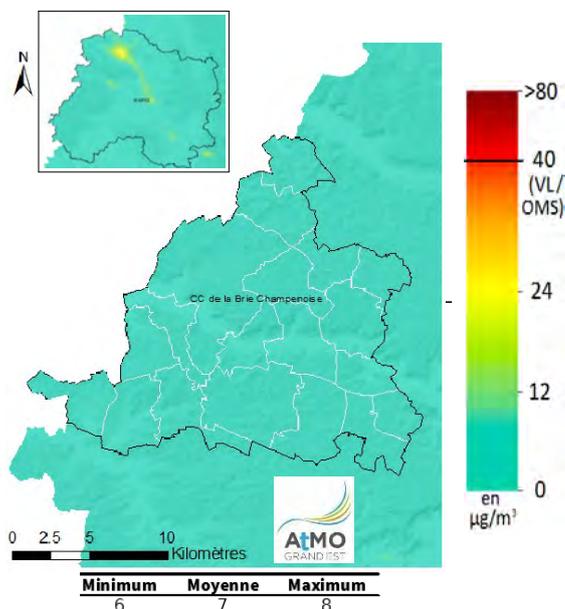
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



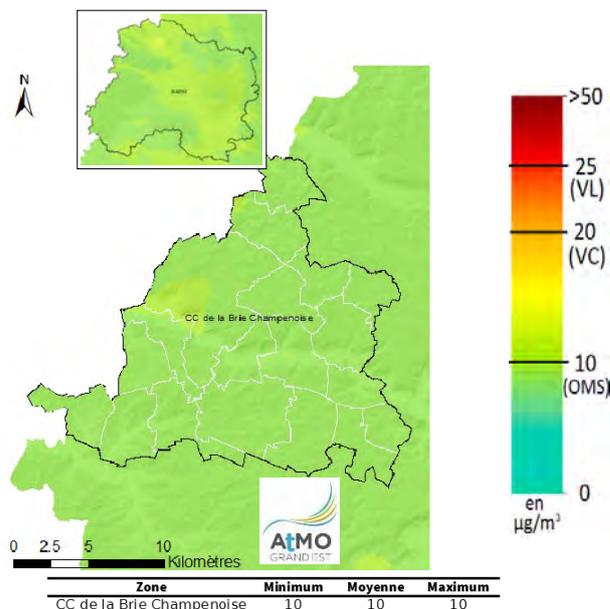
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 42 % et 37 % en 2015 (35 % et 50 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 17 % en 2015 (11 % en 2010)

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

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



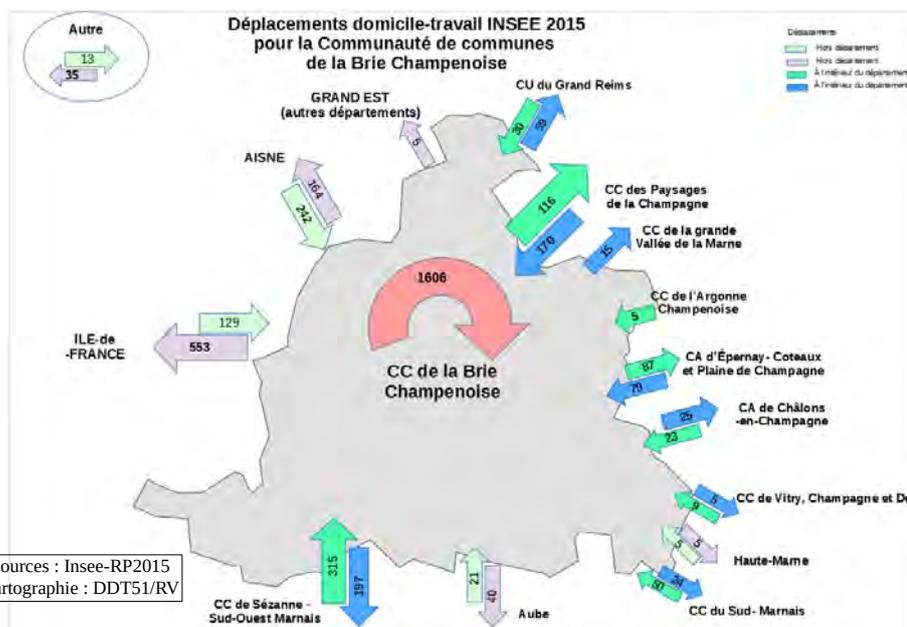
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCBC est à 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bien que montrant des concentrations en particules fines plutôt faibles, la modélisation des moyennes annuelles met en évidence un secteur traversant l'EPCI d'ouest en est (entre Montmirail et Le Thoult-Trosnay et Corfelix) ; La concentration moyenne annuelle en PM 2,5 se situe au niveau des seuils recommandés par l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont un peu plus nombreux que les flux entrants (1 330 actifs contre 1 091). La région d'Île-de-France, avec notamment le département de la Seine-et-Marne limitrophe de la CCBC, est la première destination des flux sortants (41,6 % des flux sortants, dont 28,3 % vers le département de Seine-et-Marne). Dans le département de la Marne, le territoire attirant le plus d'actifs est la CC Sézanne Sud-Ouest Marnais (CCSSOM) pour 14,8 % des flux sortants.

Bien que le nombre d'actifs résidant dans la CCBC ait diminué (-3,5 pts) entre 2010 et 2015, la part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a augmenté (45,3 % en 2015 pour 39,9 % en 2010).

En 2010, les actifs étaient donc moins nombreux à se rendre en Île-de-France pour le travail (32,5 % des flux sortants) et ce au profit

des autres EPCI de la Marne (45,7 % des flux sortants dont 20,3 % dans la CCSSOM) et du département de l'Aisne (16,5 %).

Cette illustration permet de se mettre en évidence que la CCBC garde ses actifs dans le territoire. Sur la totalité des actifs résidant dans la CCBC, 54,7 % y travaillent. De plus, 41,0 % d'actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part légèrement plus faible que celle du département où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

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

4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCBC

En 2015, les 1 091 actifs venant travailler dans le territoire se déplacent exclusivement en voiture, hormis quelques actifs résidant dans la CAECPC qui viennent aussi en deux roues.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Répartition des modes de déplacements pour les actifs habitant et travaillant dans la CCBC en 2015

Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCBC	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	3,7%
Marche à pied	203	12,6%
Pas de transport	NR	9,2%
Voiture, camion, fourgonnette	1 195	74,5%
Transports en commun	0	0,0%
Total	1 398	100,0%



Au vu de l'absence de transports collectifs (départementaux ou régionaux) dans l'ensemble du territoire, il n'y a pas de part « transport en commun ».

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCBC : En 2015, 92 % des actifs résidant dans la CCBC et travaillant hors de la CCBC vont travailler en voiture. La part de la voiture, en 2010, était similaire.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 54,7 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

Entre 2010 et 2015, la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA a augmenté (+ 9,4 pts) au détriment de la marche (- 4 pts) et de la part « pas de transport » (-5,1 pts).

En 2015, plus de 74 % des déplacements DOM-TRA au sein de la CCBC se font en voiture individuelle et près de 13 % se font à pied. La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

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

Mode de transport	2010	2015
	entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
Marche à pied	304	204
Deux roues	36	60
Voiture, camion, fourgonnette	809	853
Transports en commun	8	0
Total	1 157	1 117

En 2015, 1 265 actifs domiciliés et travaillant dans la CCBC se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (148 actifs sont identifiés comme n'ayant pas recours au transport pour leur trajet domicile-travail).

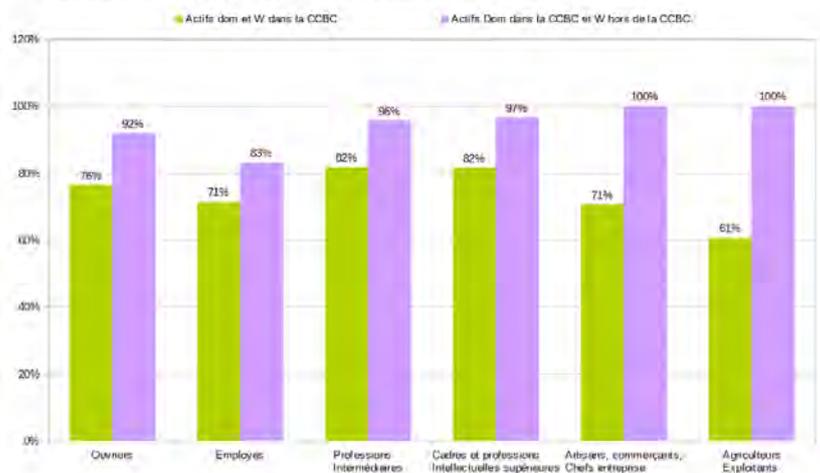
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la

population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (67,4 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « Deux roues » ont très légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment de la marche.

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

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



Pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCBC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 73,9 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (Seuls 60,6 % l'utilisent). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (pour 32,8 % d'entre eux).

Dès lors qu'ils résident dans la CCBC et vont travailler hors de la CCBC, les déplacements, quelle que soit la PCS, se font presque exclusivement en voiture (médiane à 96,2 %); les artisans et les agriculteurs utilisent la voiture à 100 %.

5 Spécificités et actualités du territoire

- Les habitants de la Communauté de communes Brie Champenoise qui souhaitent recourir au covoiturage peuvent consulter le site internet « www.mobipartage.fr », un site internet de covoiturage local développé en partenariat avec les Communautés de communes voisines de l'Aisne et de la Marne (partiellement dans la CC Paysages de la Champagne) et à destination des habitants du sud de l'Aisne et des environs.

Les covoitureurs pourront également accéder à d'autres modes de transport (ex : gare de Château-Thierry) et relier ainsi des destinations plus lointaines.

Ce type de mobilité encourage des déplacements durables, qu'il s'agisse de trajets quotidiens ou de proximité (travail, loisirs, santé...) comme de trajets irréguliers ou plus lointains. Pour plus de précisions: <http://montmirail.fr/covoiturage/>

- Il existe un minibus, issu d'un partenariat entre la collectivité et pôle emploi, permettant aux personnes souhaitant accéder à une formation ou un entretien professionnel de se déplacer.
- Une étude sur la mobilité des ménages a été lancée par le Pays Brie et Champagne dans le cadre du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (avec la contribution des collectivités qui le composent) : la Communauté de Communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, la Communauté de Communes du Sud-Marnais et la Communauté de Communes de la Brie Champenoise). Celle-ci avait pour objectif de mieux cerner les besoins en mobilité du territoire et de permettre aux usagers de s'exprimer sur le sujet.



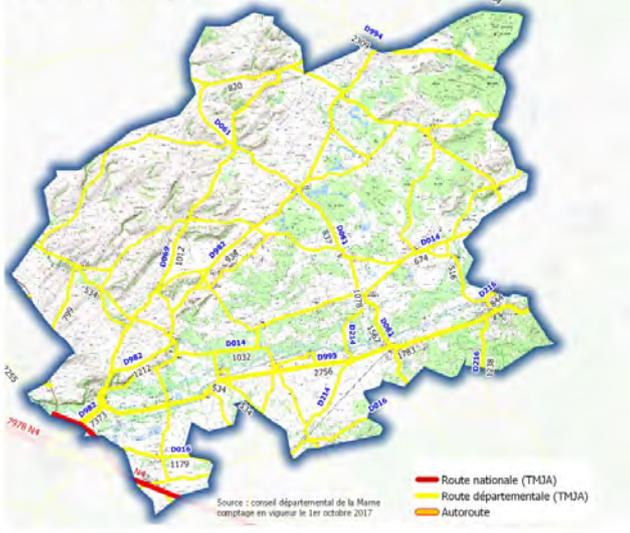


Communauté de communes Côtes de Champagne et Val de Saulx (4CVS)



1 Offre d'infrastructures et de services

Trafic routier sur routes départementales et nationales



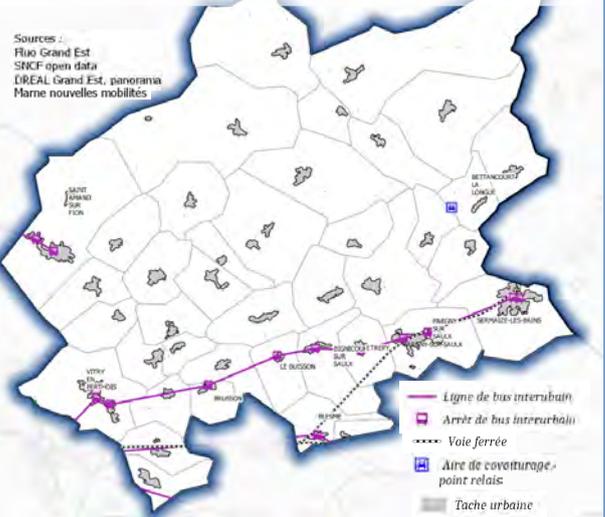
TMJA : Trafic Moyen Journalier en véhicules/jour

La communauté de Communes Côtes de Champagne et Val de Saulx (4CVS) est traversée au sud du territoire par la RD 995 qui relie Bar-le-Duc à Vitry-le-François et par un réseau secondaire dense dont la RD 982 (Sainte-Menehould/Vitry-le-François) et la RD 61 (Saint-Dizier/Chalons) qui se croisent à Vanault-Les-Dames. Le territoire n'est desservi par aucune gare SNCF.

Deux lignes de transports routiers départementaux exploitées par STDM sont présentes dans le territoire :

– la ligne n°170 (Sermaize-les-Bains/Vitry-le-François) avec 3 aller et 4 retours quotidien dont un trajet direct Sermaize/Vitry-le-François.

L'offre de mobilité durable sur la CC des Côtes de Champagne et Val de Saulx



Cette ligne dessert les communes de Sermaize les-Bains, Pargny-sur-Saulx, Etrepy, Bignicourt, Le Buisson, Brusson, Vitry-en-Perthois.

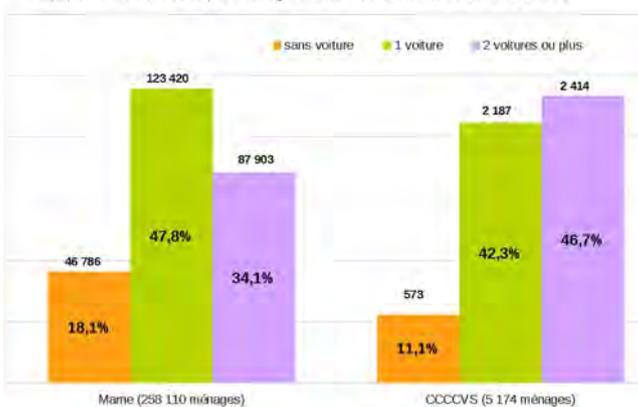
– la ligne n°140 (Saint-Amand-sur-Fion-Châlons-en-Champagne) avec 2 aller-retours quotidiens, qui dessert uniquement Saint-Amand-sur-Fion.

En termes de nouvelles mobilités, aucune borne de recharge pour les véhicules électriques n'est présente (seules les bornes gratuites et accessibles au public sont comptabilisées) et une aire de covoiturage est signalée.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

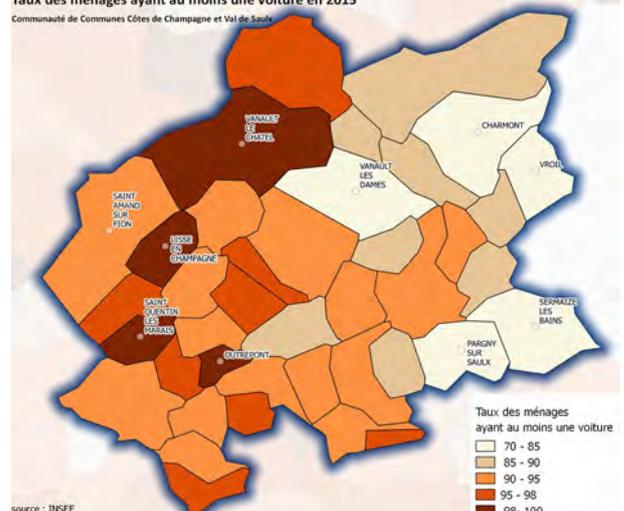
2.1 Motorisation des ménages

Equipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne et la CCCCVS



Sources : Insee-RP2015

Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,36 véhicules/ménages, moyenne légèrement plus importante que dans le département (1,16).

L'équipement automobile des ménages de la 4CVS est important, ils sont près de 89 % à posséder une voiture (pour 81,9 % en moyenne dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, près de 52,5 % possèdent deux véhicules, taux quelque peu supérieur à celui de la Marne (41,6 %)

La forte motorisation des ménages peut se justifier par :

- la faiblesse d'offres alternatives à la voiture individuelle dans une grande partie du territoire
- l'éloignement des pôles d'emplois. En effet 23,3 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 88,5 % de l'habitat résidentiel (insee 2016)).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (< 85 % ayant au moins une voiture) sont ceux de Sermaize-les-Bains, Pargny-sur-Saulx qui sont les pôles d'emploi principaux de l'espace à dominante rurale ainsi que les communes de Vroil, Charmont et Vanault-les-Dames. Or dans ces 3 communes, il n'existe pas d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

Dans quatre communes (Vanault-le-Chatel, Lisse-en-Champagne, Saint-Quentin-les-Marais et Outrepont), en majorité situées dans la zone ouest de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture voire 100 % pour Lisse-en-Champagne et Outrepont.

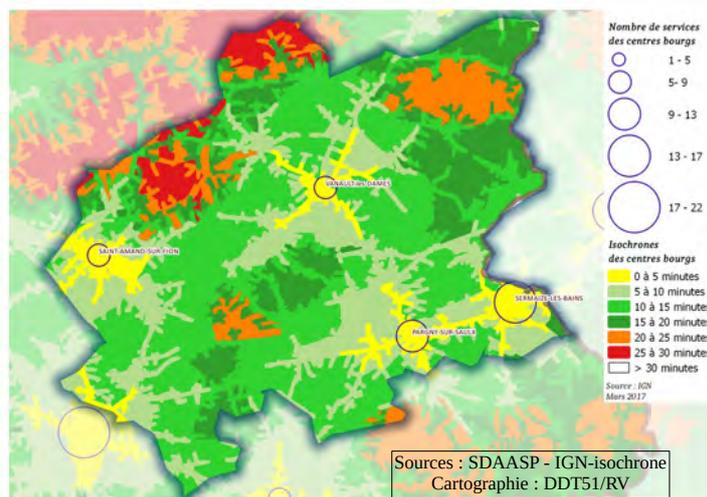
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont les communes de Sermaize-les-Bains et Pargny-sur-Saulx, pôles d'emplois et Vanault-les-Dames, située au carrefour des RD 61 et RD 982, ainsi que la commune de Saint-Amand-sur-Fion. L'influence de Vitry-le-François concerne la partie sud-ouest de ce territoire.

De ce fait le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 30 minutes. La présence d'isochrone supérieur à 25 min dans la partie nord-ouest est liée à la faiblesse du réseau secondaire dans cette partie.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone nord-ouest du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique notamment ceux sans voiture, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 25-30 min de voiture, notamment dans la commune de Bussy-le-Repos.



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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les différents arrêts de transports collectifs situés à Sermaize les-Bains, Pargny-sur-Saulx, Etrepy, Bignicourt, Le Buisson, Brusson, Vitry-en-Perthois et Saint-Amand-sur-Fion.

L'isochrone à pied à partir de ces arrêts de bus montre le périmètre accessible 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.



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

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

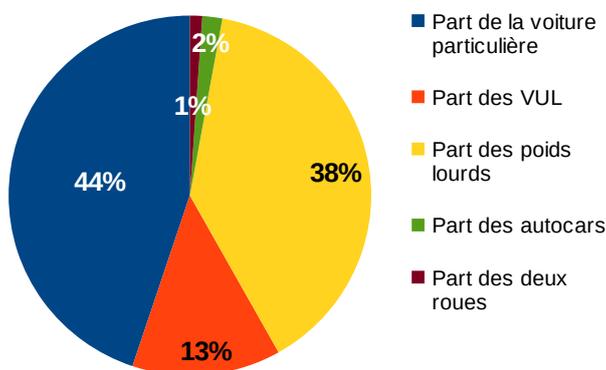
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la 4CVS, le secteur des transports routiers occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (20 % en 2010 et 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur des transports routiers qui ont diminué de 4 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 28 433 teqCo2 en 2015.

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

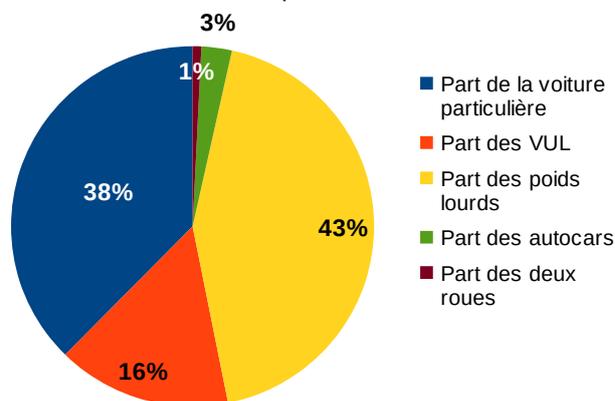
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

Dans le territoire de la 4CVS, les voitures particulières et les poids lourds participent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (respectivement pour 43 % et 39 % en 2010 et 44 % et 38 % en 2015), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers avec 13 % en 2010 et en 2015.

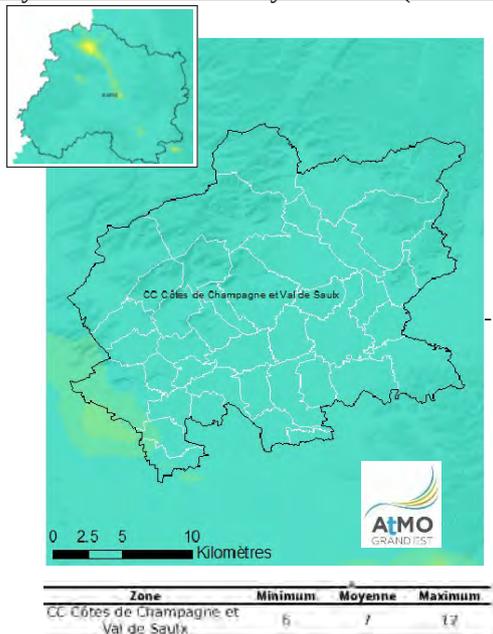
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



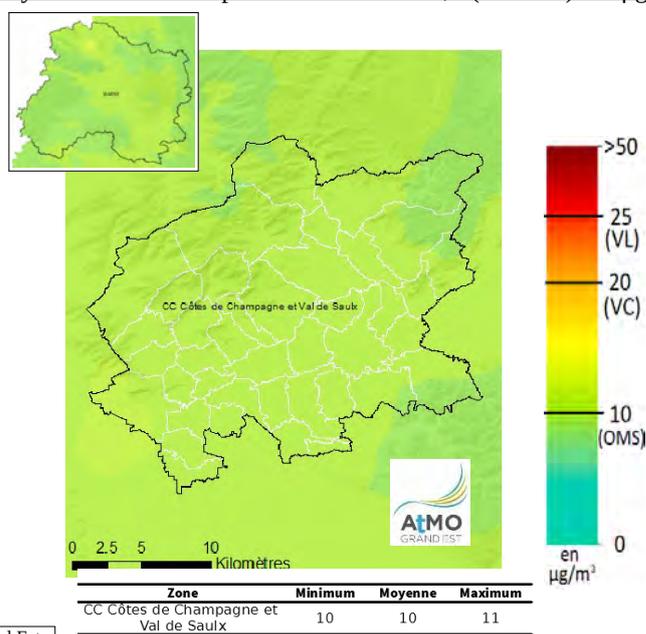
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds puis les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 43 % et 38 % en 2015 (58 % et 29 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 16 % en 2015 (9 % en 2010)

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

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Source : ATMO Grand Est

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la 4CVS : En 2015, 97,3 % des actifs résidant dans la 4CVS et travaillant hors de la 4CVS vont travailler en voiture. La part de la voiture a augmenté légèrement par rapport à 2010 (+ 2,1 point).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 33,5 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire.

Entre 2010 et 2015, il n'y a que très peu d'évolution de la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA. Par contre, la part « marche » (+ 3 pts) et la part « pas de transport » (+ 1,7 pts) ont augmenté au détriment « des deux roues » (- 4,6 pts).

En 2015, plus de 64 % des déplacements domicile-travail au sein de la 4CVS se font en voiture individuelle et près de 17 % des déplacements DOM-TRA se font à pied. La part « pas de transport » arrive en 3^e position des différents modes avec près de 16 %.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

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

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	228	281
Deux roues	119	40
Voiture	667	689
Transport en commun	20	5
Total	1 035	1 015

En 2015, 1 276 actifs domiciliés et travaillant dans la 4CVS se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (261 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 (54 %) pour

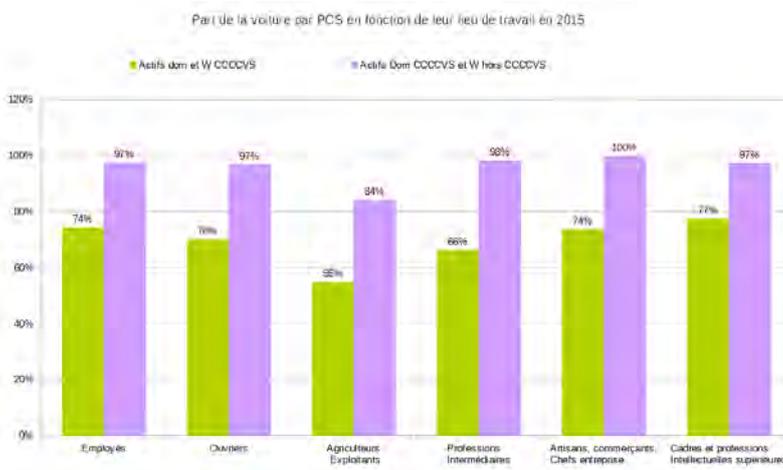
l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « marche » ont très légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment « des deux roues ».

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

En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la 4CVS, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 71,7 %. Les agriculteurs et les professions intermédiaires sont les PCS qui utilisent le moins la voiture individuelle (respectivement 55 % et 68 % l'utilisent). Ces deux PCS privilégient davantage la marche ou indiquent ne pas utiliser de moyen de transport.

Dès lors qu'ils résident dans la 4CVS et vont travailler hors de la 4CVS, les actifs toutes PCS confondues utilisent amplement la voiture ; les artisans utilisent la voiture à 100 % (médiane à 97,3 %).



5 Spécificités et actualités du territoire

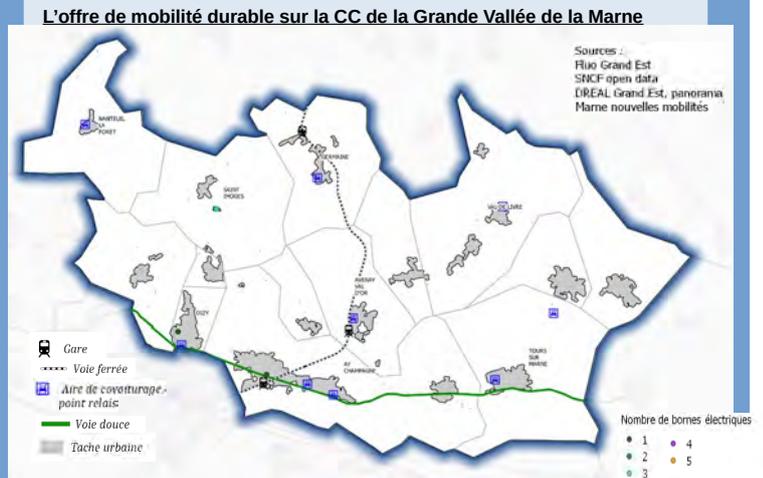
La commune de Pargny-sur-Saulx souhaiterait développer le tourisme en parallèle de l'aménagement des voies vertes le long du canal. Un projet de rabattement de la voie verte vers les pôles de Pargny-sur-Saulx et Sermaize pourrait être envisagé. Pour l'instant, le vélo est très peu utilisé et à vocation récréative uniquement.



Communauté de communes de la Grande Vallée de la Marne (CCGVM)



1 Offre d'infrastructures et de services



La Communauté de communes de la Grande Vallée de la Marne (CCGVM) est notamment traversée par 3 routes départementales structurantes dans son territoire :

- du nord au sud avec la RD951 (Épernay-Reims), empruntée par près de 15 600 veh/j dont 5 % PL et avec la RD9 (Ay-Reims) empruntée par 1 300 à 3 400 veh/j (selon le point de comptage) dont 10 % PL.
- d'ouest en est avec la RD1 supportant de 4 100 à 6 400 veh/j (selon le point de comptage) dont 8 % PL.

Aÿ-Champagne, nouvelle commune et siège de la Communauté de communes, est accessible par les réseaux départementaux secondaires qui irriguent le territoire et assurent efficacement les accès aux différents bourgs. Le territoire est également desservi par une gare située à Aÿ-Champagne et deux haltes ferroviaires situées à Avenay-Val-d'Or et Germaine. Le TER reliant Reims à Épernay dessert les gare et haltes avec une fréquence quotidienne d'environ 10 aller et retours.

Le territoire de la CCGVM, voisine de la CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne, a accès à 2 lignes régulières de transports en commun interurbains (*source : SCOTER-Étude et préconisation en faveur d'une mobilité durable sur les bassins rémois, sparnacien et châlonnais*) :

- ligne L15 Épernay-Ambonnay avec pour arrêt dans le territoire : Ay, Mareuil-sur-Aÿ, Bisseuil, Tours-sur-Marne, Bouzy et Ambonnay
- ligne L16 Épernay-Fleury la Rivière avec pour arrêt : Dizy et Hautvillers

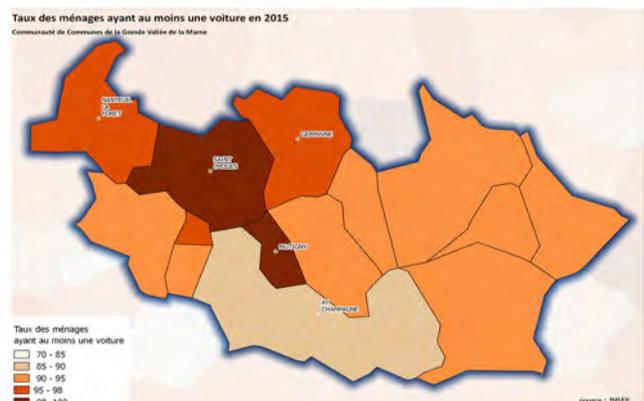
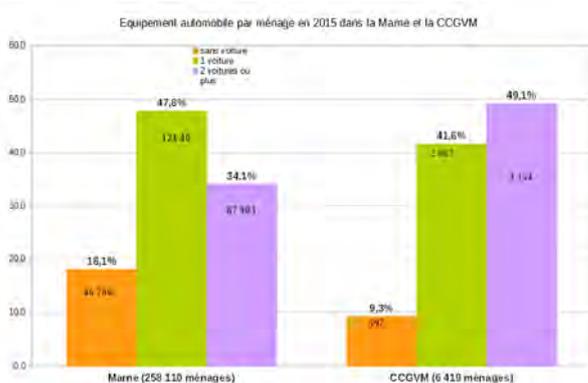
A Mareuil-sur-Aÿ, sur le canal latéral de la Marne, un relais nautique à vocation touristique peut accueillir 14 bateaux.

Par ailleurs, la CCGVM est autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de l'EPCI.

En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi que des aires de covoiturage sont présentes et réparties dans le territoire.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,40 véhicules/ménages (moyenne). Ce taux est légèrement plus élevé que celui du département (1,16).

En 2015, le taux d'équipement des ménages de la CCGVM est très important (90,7 %), plus conséquent que celui de la Marne (81,9 %).

Sur l'ensemble des ménages ayant au moins une voiture, 54,2 % des ménages de la CCGVM possèdent au moins 2 voitures, taux supérieur à celui des ménages marnais (41,6 %). Cette motorisation importante des ménages peut s'expliquer par la faible présence de transports alternatifs à la voiture individuelle dans l'ensemble du territoire de l'EPCI et par une population relativement aisée, pouvant accéder facilement à l'acquisition de véhicules et supporter les coûts de fonctionnement de ceux-ci.

Aÿ-Champagne est la commune ayant le taux de ménages possédant au moins une voiture le plus faible de la CCGVM. Cela s'explique par l'offre d'alternatives à la voiture individuelle plus forte dans la commune, par la proximité de la commune d'Épernay (facilitant l'utilisation des transports collectifs) ainsi que la concentration d'emplois dans la commune.

Les communes où les ménages sont le plus motorisés, sont Saint-Imoges (98,3 %) et de Mutigny (100 %).

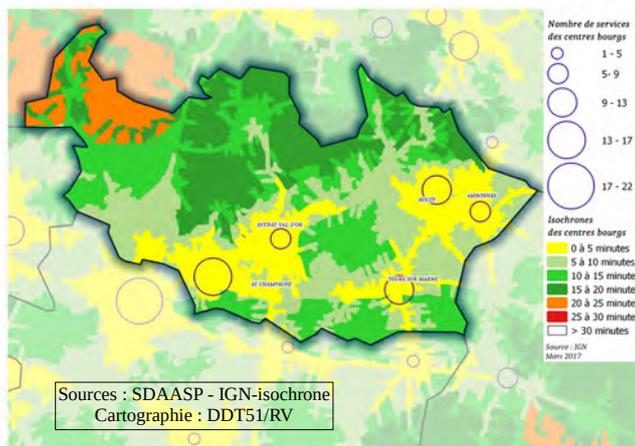
La commune de Germaine, quant à elle, a un taux de motorisation élevé (97,6 %) alors qu'elle bénéficie d'une offre ferroviaire.

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture

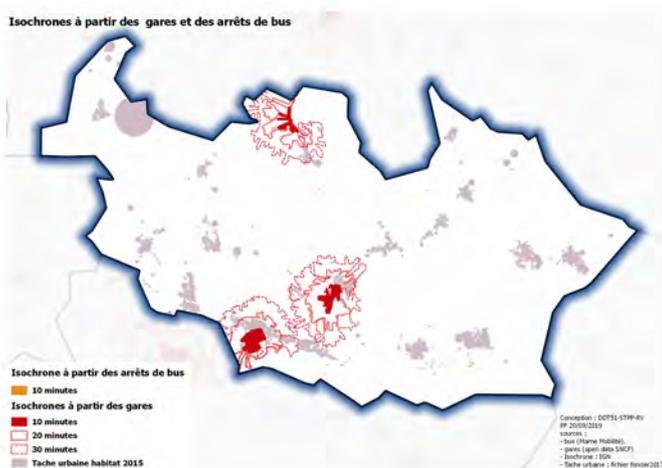
D'après le travail réalisé lors du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement dans la partie sud/sud-est du territoire.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/ services au public s'échelonne de 5 à plus de 25 minutes. Le nord-ouest et le nord sont les parties les plus éloignées des centres bourgs offrant des services et équipements. La difficulté d'accès est due notamment à la faible présence de réseau viaire secondaire (à l'exception de la RD 951) dans cette partie forestière du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNR). Le temps d'accès le plus long (entre 20 et 25 min) concerne la commune de Nanteuil-la-Forêt.



Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, certaines communes ont donc des ménages qui risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique. En effet, dans les communes de Nanteuil-la-Forêt et de Saint Imoges, certains ménages indiquent ne pas posséder de véhicules individuels, il n'existe pas de transports collectifs sur place et les équipements se situent à près de 20 min de voiture ou plus.

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



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

Avec 67 274 voyageurs en 2017, la gare située à Aÿ a subi une légère baisse de fréquentation entre 2016 et 2017 (- 0,39 %). Quant aux deux haltes ferroviaires, Avenay-Val d'Or et Germaine, elles subissent aussi une baisse de fréquentation (- 24,4 % et - 1,7 %) entre 2016 et 2017, avec une fréquentation respective en 2017 de 15 906 voyageurs et 19 879 voyageurs. (source : OpenData SNCF)

L'isochrone à pied à partir des gares montre les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min depuis les gares. 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.

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

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

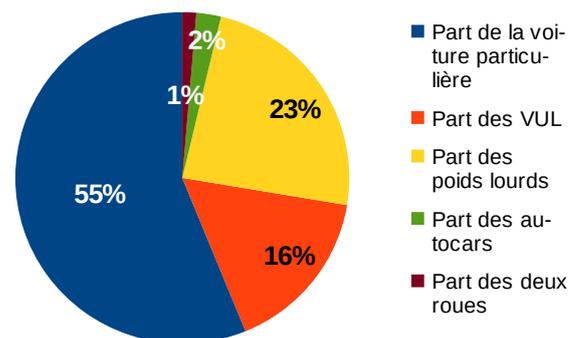
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCGVM, le secteur des transports routiers occupe le premier poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (37 % en 2010 et 36 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 15 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 26 014 teqCo2 en 2015.

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

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



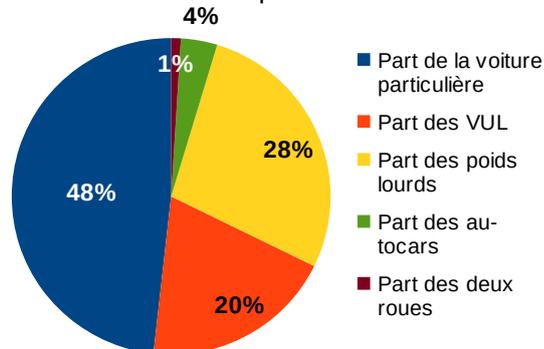
Dans le territoire de la CCGVM, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (54 % en 2010, 55 % en 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers pour respectivement, 23 % et 16 % en 2015 (25 % et 16 % en 2010).

Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des

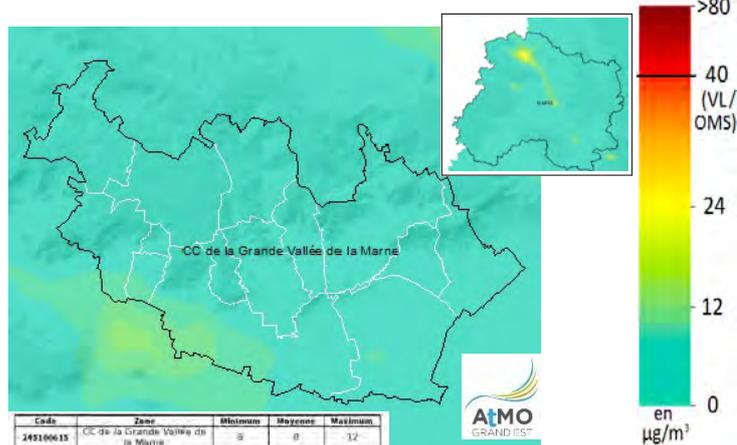
émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions de polluants NOx avec près de 48 % en 2015 (41 % en 2010). Les poids lourds (PL) sont le 2^e mode de transport routier le plus émetteur, ils participent à hauteur de 28 % en 2015 (41 % en 2010). Quant aux véhicules utilitaires légers (VUL), ils participent pour 20 % en 2015 (13 % en 2010).

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

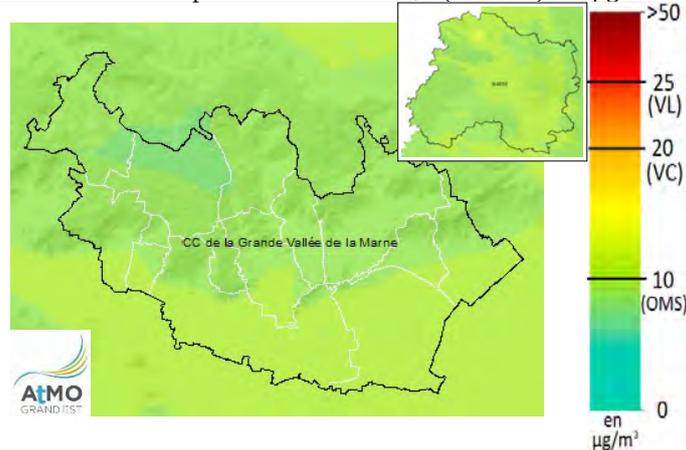


3.3 État des lieux des concentrations de polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

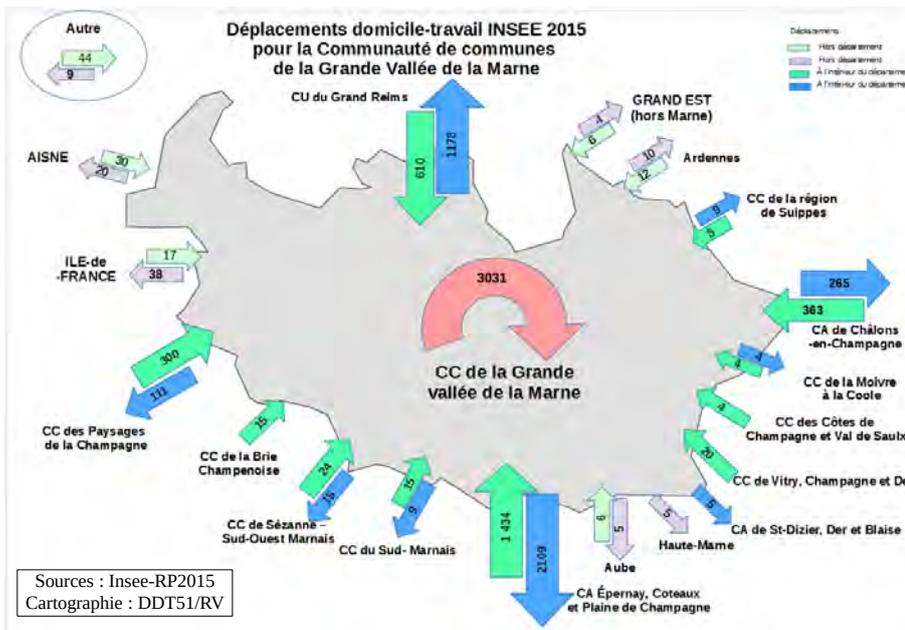


La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCGVM est à $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La proximité de l'aire urbaine d'Épernay se démarque avec des concentrations plus fortes dans la partie sud-ouest du territoire. Cependant, il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

La modélisation des moyennes annuelles met en évidence la partie sud du territoire avec la vallée de la Marne (axes routiers : RD1 et proximité de la RD3) avec une concentration en particules fines supérieure à celle du nord du territoire. La valeur maximale atteinte dans la vallée de la Marne est supérieure à la valeur guide OMS.

La CCGVM est un territoire couvert en grande partie par les coteaux et avec une forte densité d'espaces forestiers (le nord du territoire). De ce fait, le système viaire est relativement peu présent hormis à proximité de la vallée de la Marne qui est longée par RD1. En effet, le trafic routier, et en particulier le transport par PL, est donc relativement faible dans l'ensemble du territoire et par conséquent, le niveau de concentration en polluants est plus faible que dans d'autres territoires.

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont plus nombreux que les flux entrants dans l'EPCI (3 797 actifs contre 2 909). La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a légèrement évolué entre 2010 et 2015 (55,6 % en 2015 pour 54,4 % en 2010).

97,6 % des flux sortants de la CCGVM ont pour destination principale les autres EPCI du département. L'illustration met effectivement en évidence l'effet polarisant des agglomérations rémoise et sparnacienne sur l'ensemble du territoire. L'attractivité en matière d'emploi de la CA Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC) et de la CU du Grand Reims (CUGR) est démontrée par le nombre de flux qu'elles génèrent : en 2015, sur l'ensemble des flux sortants, 55,5 % se rendent vers la CAECPC (2010 : 58,7 %) et 31 % vers la CUGR (2010 : 29,8 %).

Par ailleurs, sur la totalité des actifs résidant dans la CCGVM, 44,4 % y travaillent. De plus, 32,1 % d'actifs domiciliés dans l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (dans la Marne, ce taux s'élève à 46,1 %).

Enfin concernant les flux entrants dans la CCGVM, plus de 51 % viennent de la CAECPC et 22 % de la CUGR en 2015. Ces taux sont pratiquement similaires à ceux de 2010 (respectivement 54,3 % et 22,7 %).

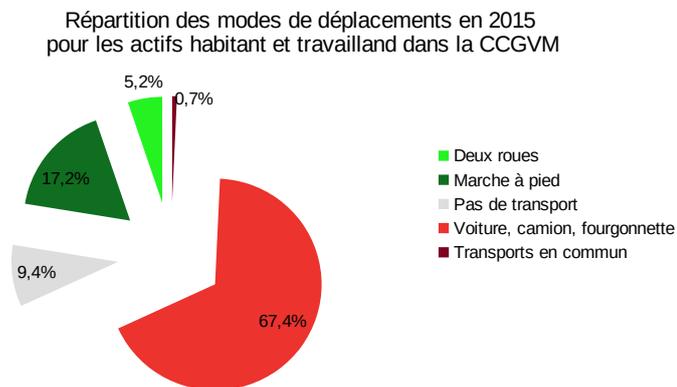
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCGVM

En 2015, sur les 2 909 actifs venant travailler dans le territoire, la grande majorité vient en voiture. Quelques actifs résidant dans la CU du Grand Reims et de la CA d'Épernay, Coteaux et Paysage de Champagne utilisent d'autres modes pour aller travailler dans la CCGVM, à savoir les deux roues et les TC.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCGVM	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	5,2%
Marche à pied	522	17,2%
Pas de transport	285	9,4%
Voiture, camion, fourgonnette	2 044	67,4%
Transports en commun	NR	0,7%
Total	3009	100,00 %



Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCGVM

En 2015, 94,4 % des actifs résidant dans la CCGVM et travaillant hors de la CCGVM se rendent à leur travail en voiture. La part de la voiture a augmenté légèrement par rapport à 2010 (+ 0,7 point).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 44,4 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire.

En 2015, près de 67 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCGVM se font en voiture individuelle. Plus de 17 % des déplacements DOM-TRA se font à pied. Dans la Marne, 75,4 % des déplacements domicile-travail se font en voiture individuelle et 9,3 % des déplacements DOM-TRA se font à pied.

Entre 2010 et 2015, la part de la « voiture » a évolué de + 4 pts pour les déplacements DOM-TRA au détriment de la part « pas de transport » (- 2 pts) et de la « marche » (- 2 pts).

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

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

En 2015, 2 591 actifs domiciliés et travaillant dans la CCGVM se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (285 actifs sont identifiés comme n'ayant pas recours au transport pour leur trajet domicile-travail).

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	598	521
Deux roues	150	153
Voiture	1 470	1 614
Transport en commun	20	18
Total	2 238	2 306

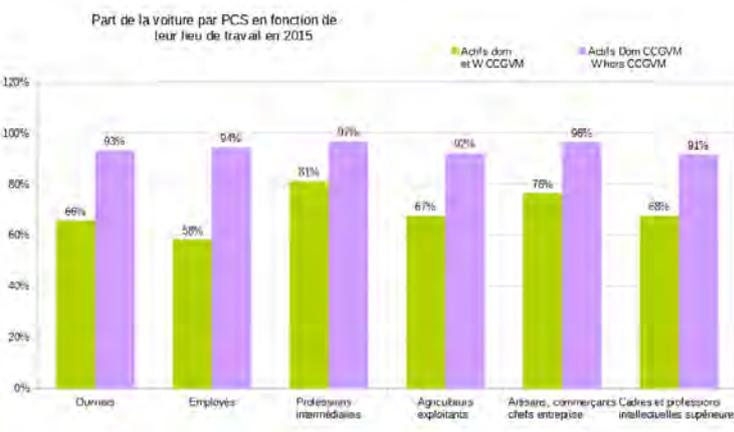
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (62,3 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, la part de la voiture pour ces trajets < 5 km a augmenté de 5,7 pts par rapport à 2010 au détriment de la marche (- 2,9 pts) et de la part « pas de transport (- 2,9 pts).

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

En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCGVM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 67,5 %. Les artisans, commerçants, chefs d'entreprises et les professions intermédiaires sont les PCS qui utilisent le moins la voiture individuelle (respectivement 76 % et 81 % l'utilisent).

Dès lors qu'ils résident dans la CCGVM et vont travailler hors de la CCGVM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 93,7 % (en 2015).



5 Spécificités et actualités du territoire

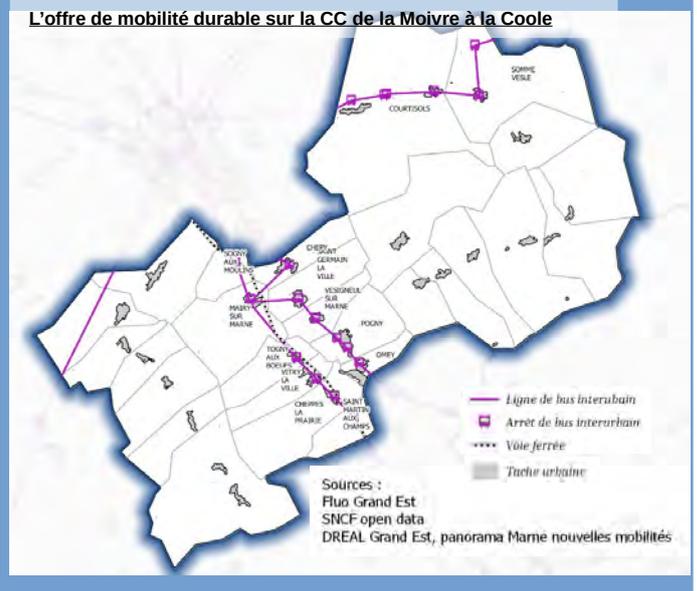
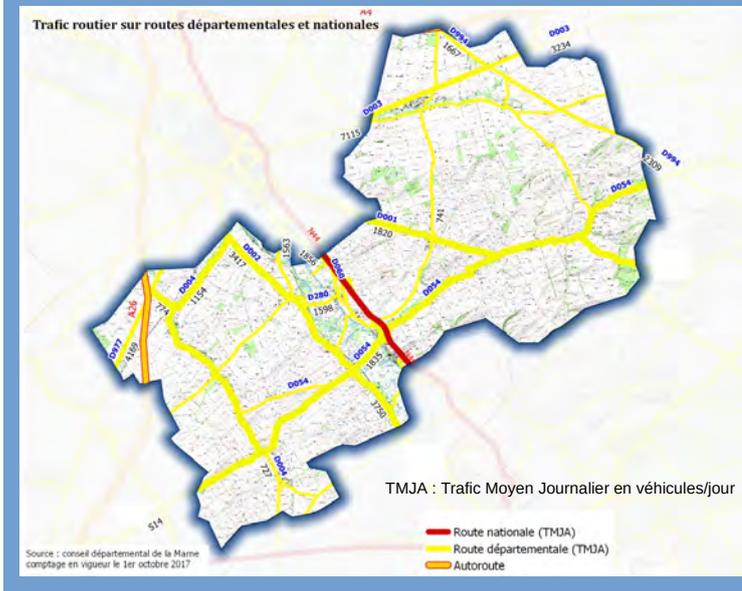
- La CCGVM a été lauréate en janvier 2019 de l'appel à projets du ministère de la Transition écologique et solidaire « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » avec son projet de la « Maison des mobilités ». Le projet vise à améliorer les services au quotidien par la mise en place de solutions alternatives au tout-voiture, notamment par l'organisation de plateformes de covoiturage et la mise en place de véhicules électriques en autopartage, accessibles 7 j/7 et 24 h/24.
- Par ailleurs, lancé en 2014, le label « Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte » a récompensé des territoires qui s'engagent dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre la consommation et la production d'énergie à l'échelle locale, en réduisant autant que possible les besoins énergétiques. Parmi les actions mises en place dans le territoire, certaines ont concerné la mobilité :
 - ✗ le remplacement de véhicules utilitaires thermiques en électriques et mise en place d'une borne de rechargement pour la CCGVM, pour Aÿ, pour Bouzy et Tours-sur-Marne
 - ✗ une étude de faisabilité pour un projet de mise en service de transports à la demande (TAD) portée par la CCGVM
 - ✗ l'acquisition d'une borne de recharge grand public située au grand Jard portée par la commune d'Aÿ-Champagne
 - ✗ la signalisation de 40 aires de parking dédiées au covoiturage dont certaines se situent dans la CCGVM, action portée par le Parc naturel régional de la Montagne de Reims.
- Des réflexions sont en cours pour créer des lignes de bus du réseau Mouveo de la CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne pour desservir le territoire de la CCGVM.
- Le territoire est également dans le périmètre d'intervention de la conseillère « mobilité durable » de la CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC). En effet, en 2017, la CAECPC a été lauréate de l'appel à projets « Ambassadeurs de la mobilité » lancé par la Région Grand-Est et l'ADEME. Candidates également à l'appel à projet, la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne (CCGVM) et la Communauté de Communes Paysages de Champagne (CCPC), les trois intercommunalités se sont accordées, en janvier 2018, pour mener conjointement la démarche à l'échelle des 3 EPCI. Cette démarche vise le lancement d'actions d'information, de promotion ou de sensibilisation en vue de changer localement les comportements en matière de mobilité. Au cœur du dispositif, l'ambassadeur aura 4 rôles clef : faire émerger des pratiques et des solutions innovantes de mobilité, fédérer et coordonner les acteurs, développer des outils adaptés, animer la phase de mise en œuvre. Les projets devront se décliner en plans d'actions concrets et opérationnels, qui pourraient par la suite être reproductibles dans d'autres territoires.



Communauté de communes de la Moivre à la Coole (CCMC)



1 Offre d'infrastructures et de services



La Communauté de Communes de la Moivre à la Coole est traversée par 4 voies principales : la RN 44 en son centre et les autres voies en bordure du territoire, la RD 977 à l'ouest, la RD 3 au nord et la RD 994 (« ancienne voie romaine ») à l'est. Le trafic poids lourd est important sur la RN 44 (23 % du trafic moyen journalier annuel qui s'élève à plus de 15 000veh/j). Le maillage secondaire est peu dense. Le territoire n'est desservi par aucune gare SNCF.

Trois lignes de transports routiers départementaux exploitées par la STDMM sont présentes dans le territoire :

- la ligne 110 (Châlons-en-Champagne/Sainte-Menehould) avec 6 aller-retours quotidiens dessert Courtisols et Somme-Vesle.

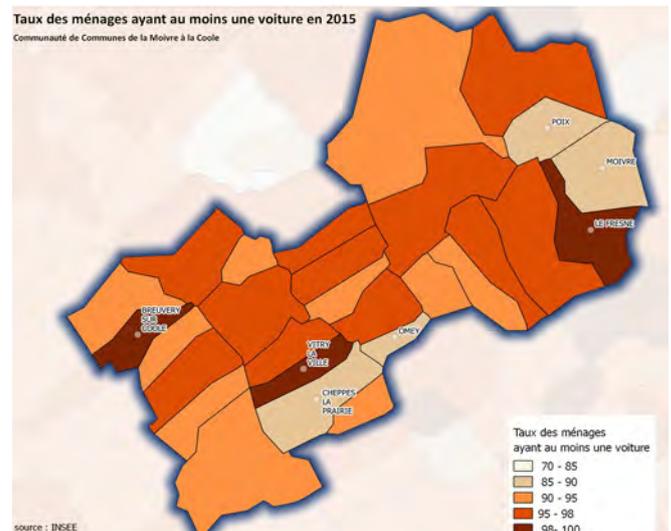
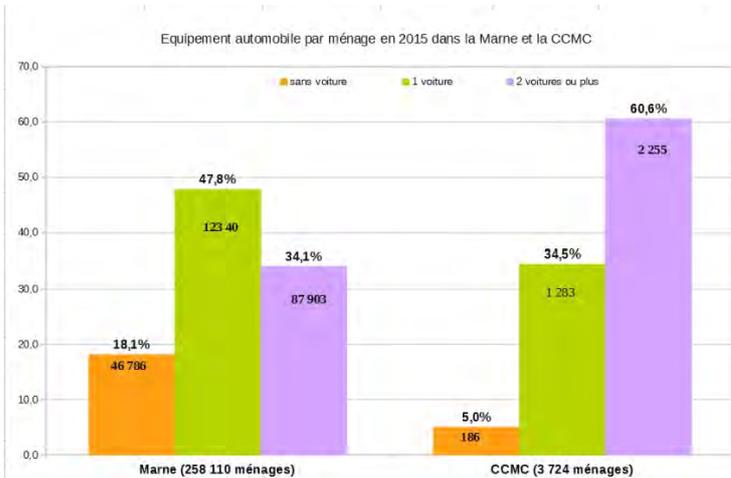
- la ligne 140 (Saint-Amand-sur-Fion/Châlons-en-Champagne) avec 2 à 3 aller-retours quotidiens suivant les communes et qui dessert les communes de Chepy, Saint-Germain-la-Ville, Mairy-sur-Marne, Vésigneul-sur-Marne, Pogany et Omev.

- la ligne 145 (Vitry-le-François/Châlons-en-Champagne) avec un aller-retour quotidien et qui dessert les communes de Saint-Martin-aux-Champs, Cheppes-la-Prairie, Vitry-la-Ville, Togny-aux-Boeufs, Mairy-sur-Marne et Sogny-aux-Moulins

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

Sources : Insee-RP2015



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,56 véhicules/ménages, moyenne plus élevée que dans le département (1,16).



5 % des ménages ne possèdent pas de voiture (soit 3,5 fois de moins que dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, plus de 63,7 % possèdent deux véhicules, ce qui est plus important que dans la Marne où 41,6 % des ménages possèdent deux véhicules. .

La forte motorisation des ménages peut se justifier par :

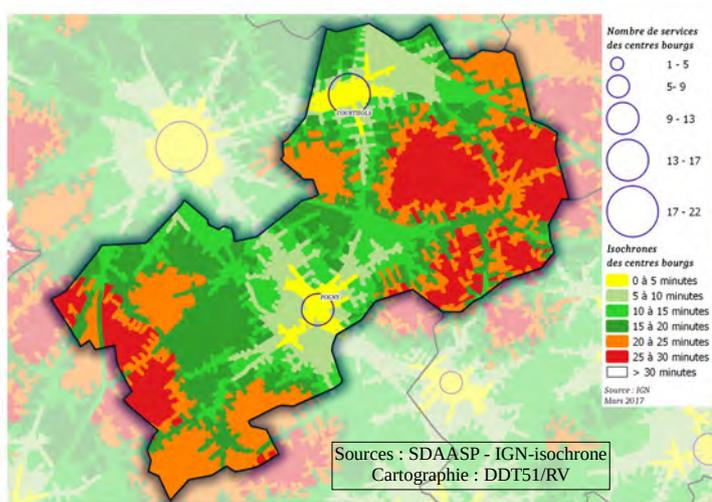
- la faiblesse d'offres alternatives à la voiture individuelle
- l'éloignement des pôles d'emplois : 20,8 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (taux beaucoup plus faible que dans le département : 46,1 %)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 95,5 % de l'habitat résidentiel - insee 2016).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (85 à 90 % ayant au moins une voiture) sont ceux de Cheppes-la-Prairie, Omev, Moivre et Poix. Pourtant les communes de Moivre et Poix ne sont pas desservies pas les transports collectifs. Il n'existe pas d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

Dans trois communes (Beuvery-sur-Coole, Vitry-la-Ville et Le Fresne) de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture voire 100 % pour Le Fresne.

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont les deux communes les plus importantes par leur nombre d'habitants : Courtisols (2 441 hab) et Pogny (920 hab).

De ce fait le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 30 minutes.

Les communes concernées par les isochrones allant de 5 à 15 min autour de Pogny sont situées le long de la vallée de la Marne. L'isochrone supérieur à 25 min d'une part à l'est de l'EPCI et d'autre part en bordure ouest concerne des communes de faible densité de population ainsi que de grandes surfaces agricoles.

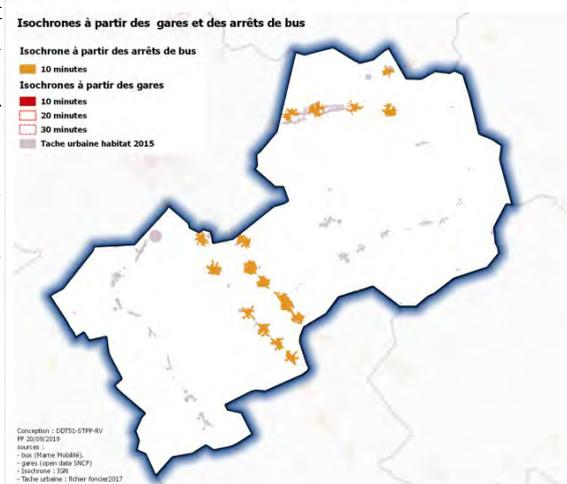
Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone est et en bordure de la zone ouest du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture, dont la commune de Moivre où près de 11 % des ménages ne possèdent pas de voiture.

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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les différents arrêts de transports collectifs situés à Courtisols, Somme-Vesle, Chepy, Saint-Germain-la-Ville, Mairy-sur-Marne, Vésigneul-sur-Marne, Pogny, Omev, Saint-Martin-aux-Champs, Cheppes-la-Prairie, Vitry-la-Ville, Togny-aux-Boeufs et Sogny-aux-Moulins

L'isochrone à pied 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.



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

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

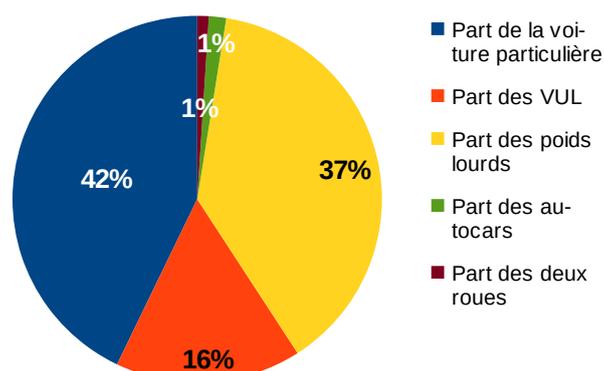
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la CCMC, le secteur des transports routiers occupe le troisième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (20 % en 2010 et 24 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, alors que celles du secteur du transport routier ont augmenté de près de 3 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 47 330 teqCo2 en 2015.

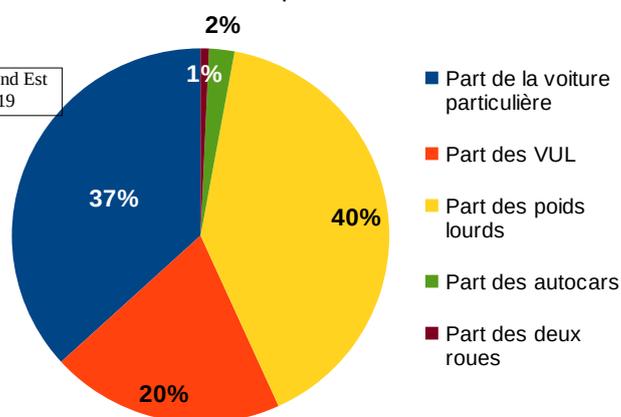
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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



Dans le territoire de la CCMC, les voitures particulières et poids lourds contribuent pour une part importante aux émissions directes de gaz à effet de serre (respectivement pour 41 % et 38 % en 2010 et 42 % et 37 % en 2015), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers (16 % en 2010 et en 2015).

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

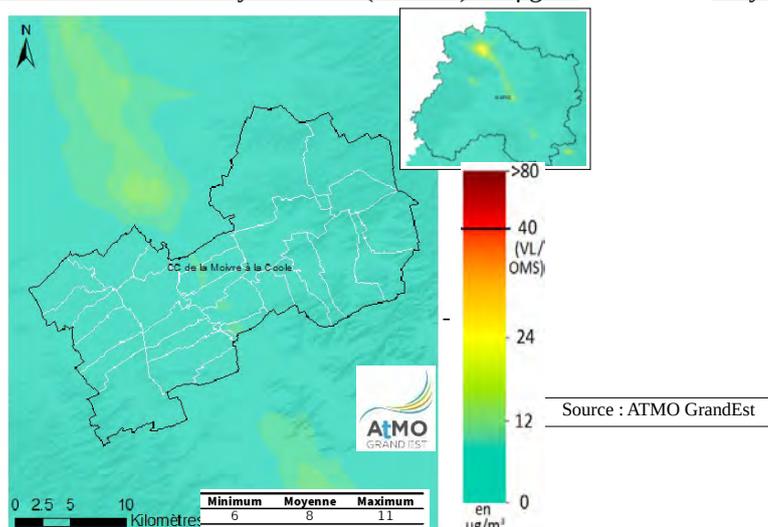


Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est légèrement différente de celle des émissions directes de GES. En effet, parmi les différents modes de transports, les poids lourds et ensuite les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 40 % et 37 % en 2015 (56 % et 30 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers (VUL) pour 20 % en 2015 (11 % en 2010)

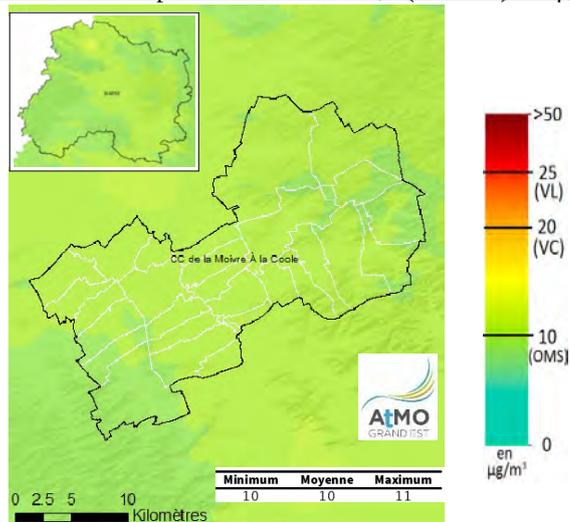
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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



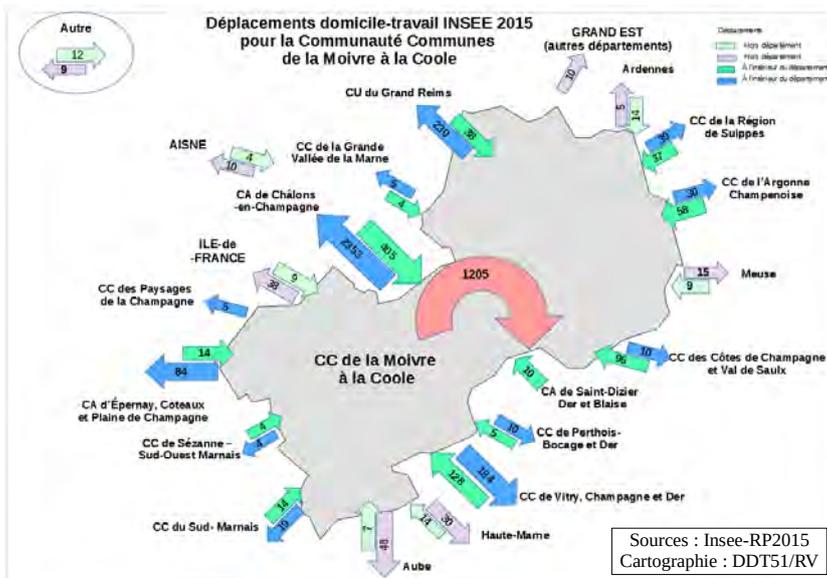
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCMC est à $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La modélisation fait ressortir le centre de l'EPCI qui est traversé par un axe routier national (RN 44). Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant donc observés à proximité des axes routiers.

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



La modélisation de la moyenne annuelle de la concentration en particules fines fait ressortir le centre de l'EPCI qui est traversé par un axe routier national (RN 44). La valeur maximale atteinte dans ce territoire est supérieure à la valeur guide OMS.

4.1 **Les flux domicile-travail**



En 2015, les flux sortants sont près de 4 fois plus nombreux que les flux entrants (3 137 actifs contre 835). La majorité des flux sortants de la CCMC se dirige principalement vers les autres EPCI du département (94,7). La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a légèrement augmenté entre 2010 et 2015 (70,2 % en 2010 pour 72,3 % en 2015).

L'illustration met notamment en évidence l'effet polarisant de l'agglomération Chalonnaise sur l'ensemble du territoire. L'attractivité en matière d'emploi de la CA de Châlons-en-Champagne (CAC) est démontrée par le nombre de navettes qu'elle génère : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 75,0 % se rendent vers la CAC. Cependant cette part est légèrement en baisse par rapport à 2010 (- 5 pts) au profit principalement de la CU du Grand Reims (+ 2,3 pts).

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCMC, 27,8 % y travaillent. Et près de 20,8 % d'actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence, ils sont deux fois moins nombreux que dans le département de la Marne (46,1 %).

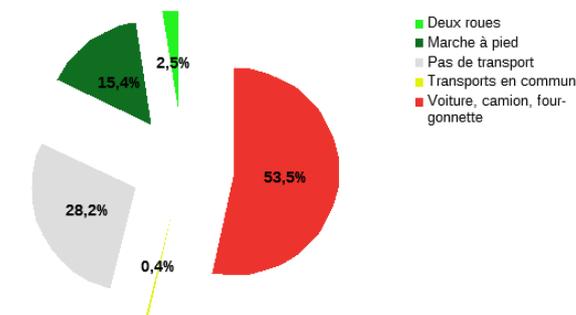
4.2 **Répartition modale des déplacements domicile-travail** (Insee 2015)

4.2.1 **Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCMC**

En 2015, sur les 835 actifs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture. Certains actifs résidant dans seulement 2 EPCI voisins (CA de Châlons-en-Champagne et CC Vitry, Champagne et Der) utilisent d'autres modes pour aller travailler dans la CCMC, principalement les deux roues.

4.2.2 **Répartition modale pour les résidents**

Répartition des modes de déplacements pour les actifs habitant et travaillant dans la CCMC en 2015



Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCMC	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	2,5%
Marche à pied	185	15,4%
Pas de transport	341	28,2%
Voiture, camion, fourgonnette	645	53,5%
Transports en commun	NR	0,4%
Total	1171	100,0%

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCMC : En 2015, 97,7 % des actifs résidant dans la CCMC et travaillant hors de la CCMC vont travailler en voiture. La part de la voiture a augmenté légèrement par rapport à 2010 (+ 1,4 point).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 27,8 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire

Entre 2010 et 2015, la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA est pratiquement identique. Par contre, la part « pas de transport » a légèrement augmenté (+ 4,4 pts) au détriment de la marche (- 3,6 pts).

En 2015, près de 54 % des déplacements DOM-TRA au sein de la CCMC se font en voiture individuelle et plus de 15 % se font à pied. Cependant, la part « pas de transport » arrive en 2^e position des différents modes après la voiture avec plus de 28 %.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 **Répartition modale pour les courtes distances pour les résidents de l'EPCI**

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	245	186
Deux roues	24	30
Voiture	497	451
Transport en commun	12	5
Total	778	672

En 2015, 1 012 actifs domiciliés et travaillant dans la CCMC se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (340 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

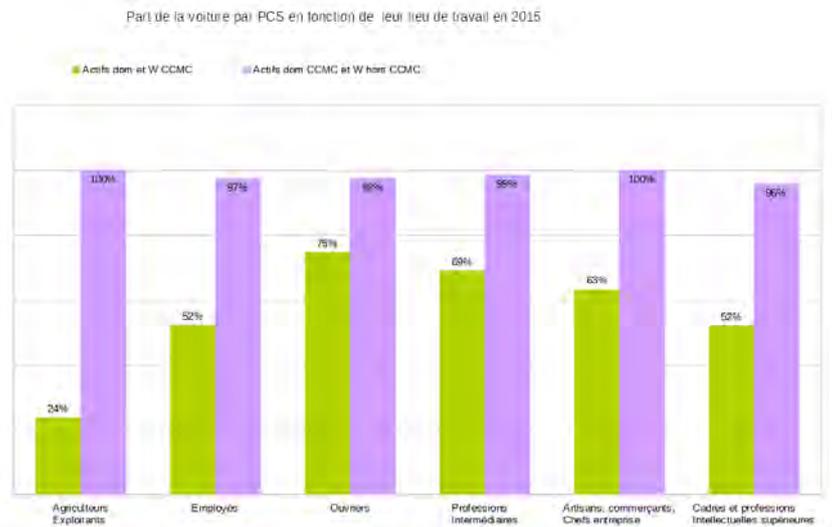
en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (45 %) pour l'ensemble de ces actifs. Du fait du caractère agricole de cet EPCI, la part « pas de transport » est très importante, près de 34 % ; les agriculteurs vivant sur le lieu de leur exploitation. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « Deux roues » ont baissé par rapport à 2010 (respectivement – 4 pts et – 6 pts) au profit de la part « pas de transport ».

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

En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCMC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 57,1 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (Seuls 23,6 % l'utilisent). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (pour 47,8 % d'entre eux).

Dès lors qu'ils résident dans la CCMC et vont travailler hors de la CCMC, les actifs toutes PCS confondues utilisent presque exclusivement en voiture (médiane à 98,1 %) ; 100 % des artisans et des agriculteurs utilisent la voiture.

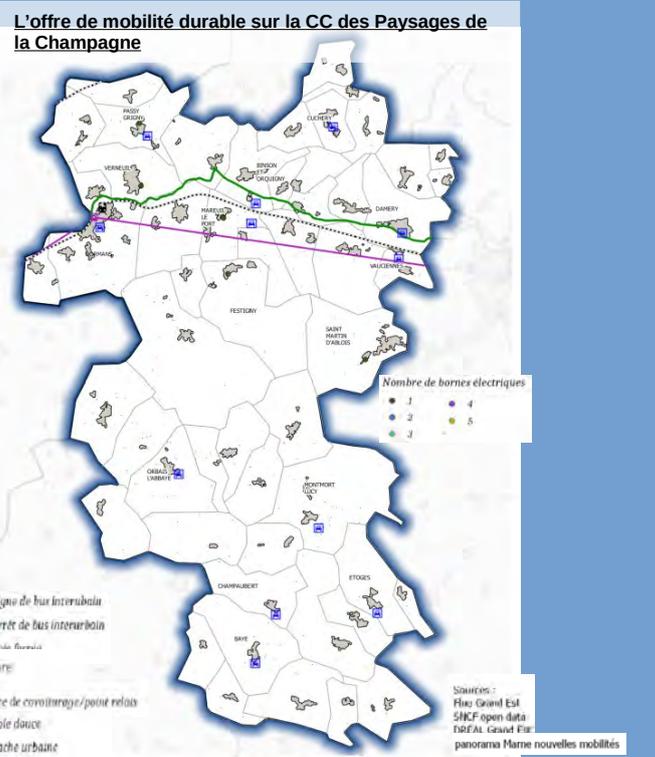




Communauté de communes des Paysages de la Champagne (CCPC)



1 Offre d'infrastructures et de services



La Communauté de Commune des Paysages de la Champagne est longée au nord par l'autoroute A4. Le territoire est traversé dans la partie nord par la RD 3 (avec 11 % de PL) et la RD 980 (avec 7 % de PL) et dans sa partie sud par la RD 933 (supportant un trafic PL de 16 %) et la RD 951 (avec 9 % de PL). Le réseau secondaire est assez dense et irrigue l'ensemble du territoire.

Dans le territoire, seule la commune de Dormans possède une gare ferroviaire. Le TER (ferroviaire et routier) reliant Bar-le-Duc à Paris, dessert la gare de Dormans avec une fréquence quotidienne d'environ 12 aller-retour permettant d'atteindre Épernay, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François. De plus, le TER, reliant Nancy-Toul et Paris, dessert la gare de Dormans avec une fréquence quotidienne de 2 aller-retours permettant d'atteindre Épernay, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François.

Pour gagner Reims en transport collectif, il est obligatoire de se rendre à la gare d'Épernay.

De plus, une ligne Oui-bus relie Dormans à Châlons-en-Champagne avec un aller-retour quotidien et une ligne Oui-bus relie Dormans à Épernay avec un aller-retour quotidien.

En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi des aires de covoiturage.

Il existe également trois haltes nautiques, à vocation touristique principalement et en lien avec la Véloroute, à Damery, Reuil et Dormans.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

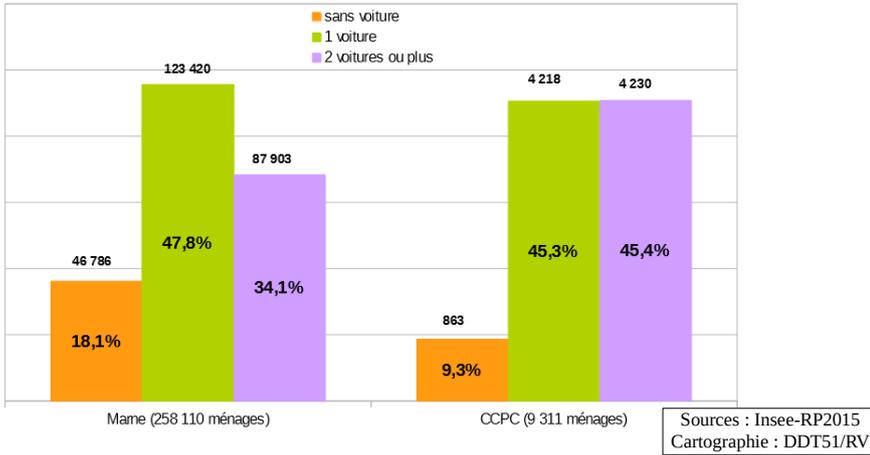
2.1 Motorisation des ménages

La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,36 véhicules/ménages, moyenne plus élevée que dans le département (1,16).

9,3 % des ménages ne possèdent pas de voiture (soit deux fois moins que dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, un peu plus de la moitié (50,07 %) possède deux véhicules, ce qui est plus important que dans la Marne où 41,6 % des ménages possèdent deux véhicules.



Équipement automobile par ménage en 2015 dans la Marne et la CCPC

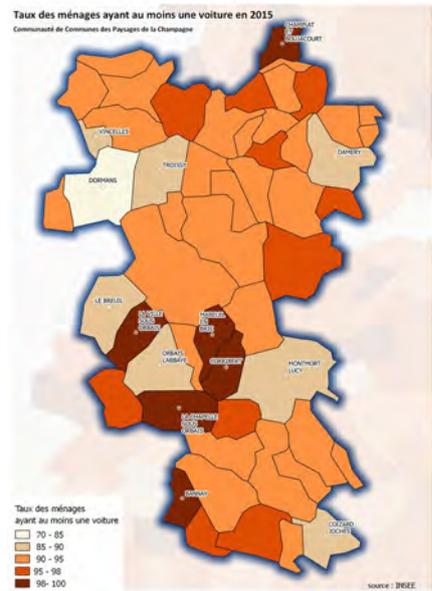


La forte motorisation des ménages peut se justifier par :

- la quasi-absence de transports en commun
- de l'éloignement des pôles d'emplois : 38,2 % des actifs résidant dans le territoire travaillent leur commune de résidence (contre 46,1 % en moyenne dans le département)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 91,3 % de l'habitat résidentiel (Insee 2016)).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (83,4 % ayant au moins une voiture) sont ceux de Dormans, pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale. À l'exception de Dormans, il n'existe pas, pour les autres communes, d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et de l'autopartage spontanés.

Dans six communes (Champlat-et-Boujacourt, La Ville-sous-Orbais, Mareuil-en-Brie, Corribert, La Chappelle-sous-Orbais et Bannay), en majorité situées dans le sud-ouest de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture.



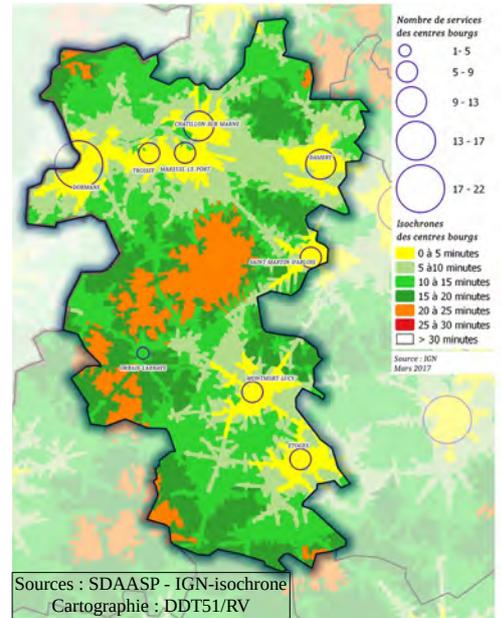
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement autour de la Vallée de la Marne.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 25 minutes. La Brie des Étangs est située dans une isochrone de 20-25min, ce qui est notamment dû à la forte densité d'espaces forestiers et donc un réseau viaire moins important.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, certaines communes ont donc des ménages qui risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique. En effet, dans les communes de Troissy et Le Breuil, les ménages qui ne possèdent pas de véhicules individuels, risquent d'être les plus vulnérables, car il n'existe pas de transports collectifs sur place et les équipements se situent à plus de 10-15 min de voiture.



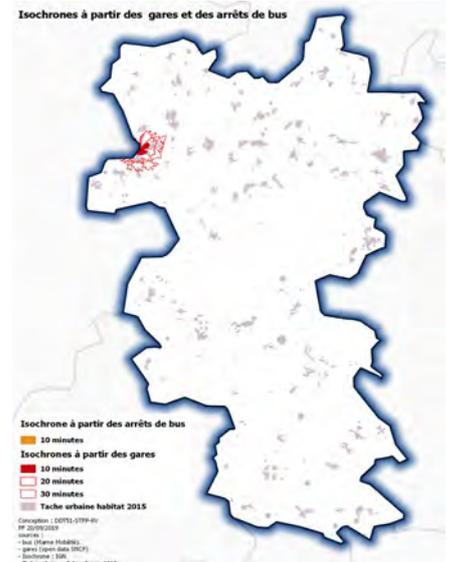
2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec la gare de Dormans.

Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare de Dormans a évolué de 2,68 %. (source : OpenData SNCF). En 2017, la gare de Dormans accueillait 110 300 voyageurs.

Les isochrones à pied à partir de la gare montrent les périmètres accessibles à 10, 20 ou 30 min à pied depuis la gare.

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.



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

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

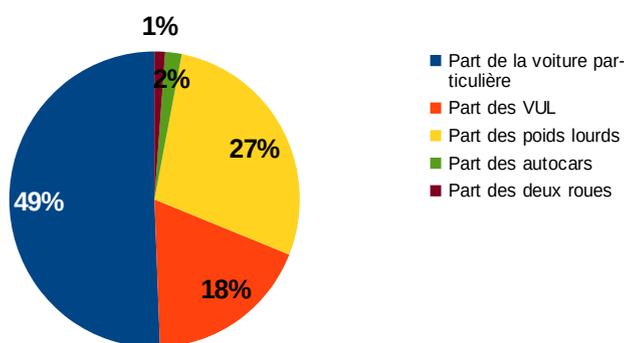
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la CCPC, le secteur des transports routiers occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (29 % en 2010 et 32 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, cependant le secteur du Transport routier est le seul dont les émissions directes de GES ont augmenté sur ces 5 ans (10 %). Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 56 610 teqCo2 en 2015.

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

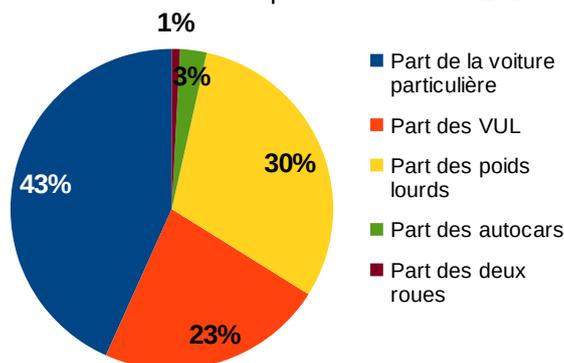
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Dans le territoire de la CCPC, en 2015, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre avec 49 % (51 % en 2010), viennent ensuite les poids lourds avec 27 % (25 % en 2010) et les véhicules utilitaires légers avec 18 % (19 % en 2010).

Source : ATMO Grand Est
Invent'Air V2019

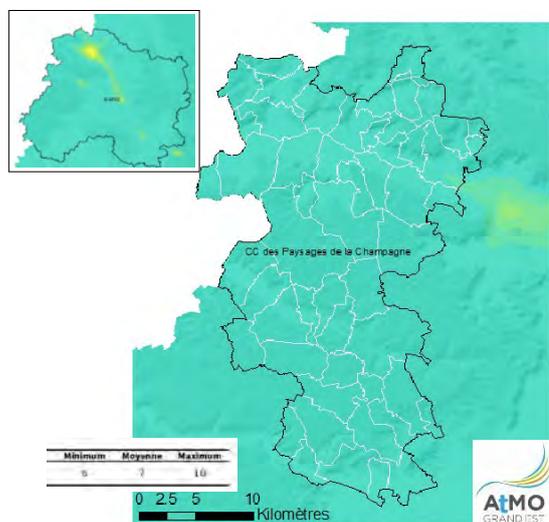
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



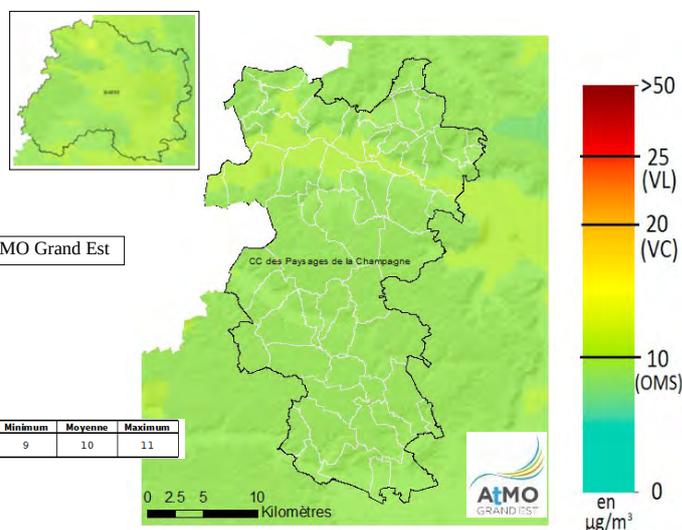
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 43 % et 30 % en 2015 (40 % et 41 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 23 % en 2015 (15 % en 2010).

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

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



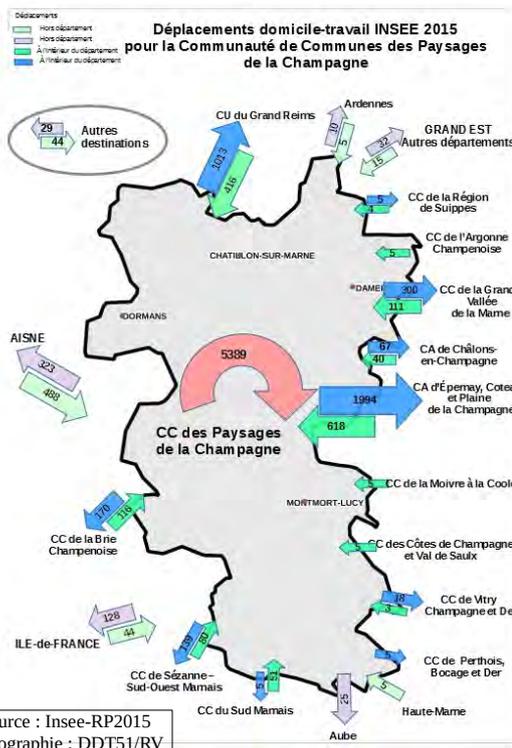
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCPC est à 7 µg/m³, avec une valeur maximale de 10 µg/m³, la valeur réglementaire maximale étant de 40 µg/m³. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

Bien que montrant des concentrations en particules fines faibles, la modélisation des moyennes annuelles met en évidence la vallée de la Marne et notamment les axes routiers RD3 et RD980. Les axes secondaires RD42 et RD18 sont également repérables. La valeur maximale atteinte dans la vallée de la Marne est supérieure à la valeur guide OMS.

La CCPC est un territoire rural avec une forte densité d'espaces forestiers (une partie du PNR, la Brie des Étangs...). De ce fait, le réseau routier est moins important hormis à proximité de la vallée de la Marne qui est longée par RD3. Le trafic routier et en particulier le transport par poids lourds est donc relativement faible dans l'ensemble du territoire et par conséquent, le niveau de concentration en polluants est plus faible que dans d'autres territoires.

4 Déplacements domicile-travail (source :Insee-RP2010 et 2015)

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont 2 fois plus nombreux que les flux entrants (4 263 actifs contre 2 055) dans l'EPCI. La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI n'a pas évolué entre 2010 et 2015 (44,0 % en 2010 contre 44,1 % en 2015).

87,2 % des flux sortants de la CCPC ont pour destination principale les autres EPCI du département. L'illustration met notamment en évidence l'attractivité en matière d'emploi de la CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC) et de la CU du Grand Reims (CUGR): sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 46,8 % se rendent vers la CAECPC et près de 23,8 % vers la CUGR. En 2010, un nombre moindre d'actifs sont allés travailler dans la CAECPC (49,5 %) au bénéfice en partie de la CUGR (22,2 %).

L'Aisne, département limitrophe, est aussi une destination privilégiée des flux domicile-travail sortants du territoire, il est le deuxième département avec 7,6 % des flux sortants.

Par ailleurs, sur la totalité des actifs résidant dans la CCPC, 55,8 % y travaillent. De plus, 38,2 % d'actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

Enfin concernant les flux entrants dans la CCPC, 30,1 % viennent de la CAECPC et 20,2 % de la CUGR en 2015. Ces taux sont différents à ceux de 2010 (respectivement 34,3 % et 18,1 %).

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

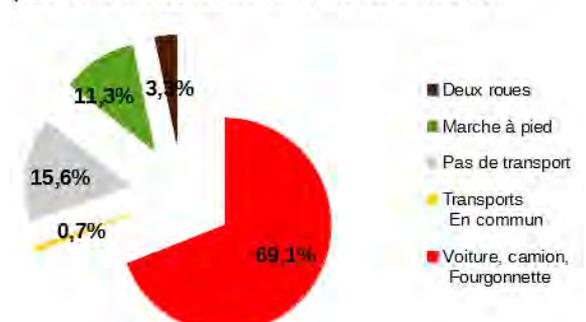
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers CCPC

En 2015, sur les 2 055 actifs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture. Certains actifs résidant dans seulement 4 EPCI voisins (CC Sézanne-Sud Ouest Marnais, CAECPC, CC Brie Champenoise et CUGR) utilisent d'autres modes pour aller travailler dans la CCPC, principalement les deux roues.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport (en 2015)	résidant et travaillant dans la CCPC	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	3,3%
Marche à pied	609	11,3%
Pas de transport	840	15,6%
Voiture, camion, fourgonnette	3 723	69,1%
Transports en commun (pour info-non significatif)	NR	0,7%
Total	5 350	100,0%

Répartition des modes de déplacements 2015 pour les actifs habitant et travaillant dans la CCPC



Au vu de l'absence de transports collectifs (départementaux, régionaux) sur une grande partie du territoire, les déplacements domicile-travail effectués en « transports en commun », très minoritaires et indiqués dans le graphique ci-contre, se situent en lien avec la gare de Dormans.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCPC : En 2015, 95,2 % des actifs résidant dans la CCPC et travaillant hors de la CCPC vont travailler en voiture. La part de la voiture a augmenté légèrement par rapport à 2010 (+ 1,3 point).

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 55,8 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire.

En 2015, près de 70 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCPC se font en voiture individuelle et plus de 11 % des déplacements DOM-TRA se font à pied.

Entre 2010 et 2015, il y a peu d'évolution de la part « voiture » pour les déplacements DOM-TRA. À l'inverse, la part « pas de transport » a légèrement augmenté (+ 3 pts) au détriment de la marche (- 3 pts).

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 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	795	605
Deux roues	109	145
Voiture	2 753	2 756
Transport en commun	4	34
Total (en nombre d'actifs)	3 661	3 540

En 2015, 4 373 actifs domiciliés et travaillant dans la CCPC se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (833 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 (63 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « Deux roues » ont légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment de la marche.

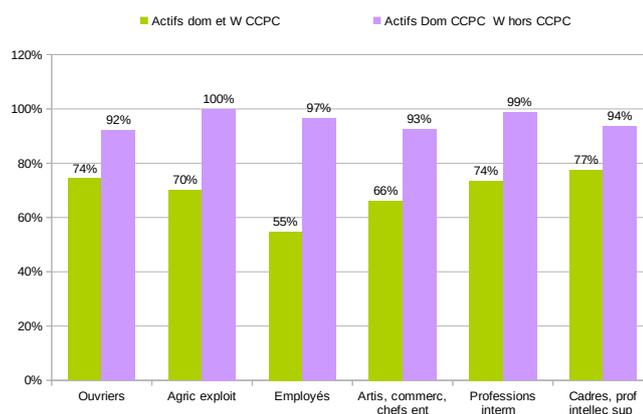
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont 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

En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCPC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 71,7 %. Les employés sont la PCS qui utilisent le moins la voiture individuelle (55 %).

Dès lors qu'ils résident dans la CCPC et vont travailler hors de la CCPC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 95,1 % (en 2015).

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



5 Spécificités et actualités du territoire

- Au regard de la faiblesse d'offres de modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, services de location de vélos...), la pratique de l'intermodalité sur le territoire ne peut être observée qu'en lien avec la gare de Dormans pour tous les déplacements et également avec les 4 haltes nautiques sur le territoire pour le déplacement touristique essentiellement.
- La Véloroute le long de la Marne est également fortement utilisée notamment pour les activités de loisir.
- Plusieurs aires de covoiturage spontanées existent sur le territoire. De plus, des aires de covoiturage ont été matérialisées avec des panneaux de signalisation afin de rendre notamment visibles les aires déjà existantes mais « sauvages ».
- Deux voitures électriques (une à Dormans, une à Damery) ont été achetées grâce aux financements de la convention TEPCV signée par le groupement Épernay/PNRMR/Pays. Dans ce cadre, une dizaine de voitures électriques et leurs bornes de rechargement associées à destination des agents des collectivités seront déployées sur le territoire.
- Le territoire de la CCPC est dans le périmètre d'intervention de la conseillère « mobilité durable » de la CA d'Epernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC). En effet, en 2017, la CAECPC a été lauréate de l'appel à projets « Ambassadeurs de la mobilité » lancé par la Région Grand Est et l'ADEME. Candidates également à l'appel à projet, la Communauté de Communes Paysages de Champagne (CCPC) et la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne (CCGVM), les trois intercommunalités se sont accordées, en janvier 2018, pour mener conjointement la démarche à l'échelle des 3 EPCI. Cette démarche vise le lancement d'actions d'information, de promotion ou de sensibilisation en vue de changer localement les comportements en matière de mobilité. Au cœur du dispositif, l'ambassadeur aura 4 rôles clef : faire émerger des pratiques et des solutions innovantes de mobilité, fédérer et coordonner les acteurs, développer des outils adaptés, animer la phase de mise en œuvre. Les projets devront se décliner en plans d'actions concrets et opérationnels, qui pourraient par la suite être reproductibles sur d'autres territoires.



Communauté de communes du Perthois, Bocage et Der (CCPBD)



1 Offre d'infrastructures et de services

Trafic routier sur routes départementales et nationales



L'offre de mobilité durable sur la CC du Perthois, Bocage et Der



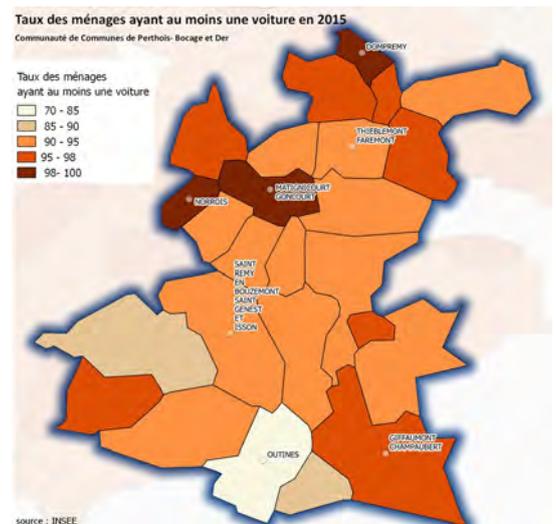
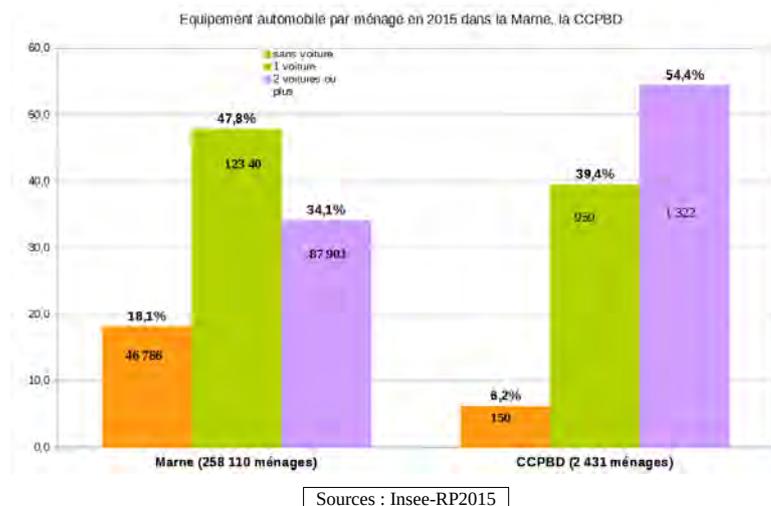
La Communauté de communes Perthois, Bocage et Der (CCPBD) possède un réseau routier peu dense. Elle est traversée d'ouest en est par la RN4, axe structurant reliant Paris / Nancy, avec une part de trafic poids lourds important (3,5 % du trafic moyen journalier annuel), et en son centre par la RD 13.

Le territoire n'est desservi par aucune gare SNCF ni aucun transport collectif.

En termes de mobilités durables dans le territoire, le lac du Der-Chantecoq situé au sud-est comporte de nombreuses pistes cyclables. Il dispose aussi de trois ports de plaisance à vocation touristique : le port de Nemours, le port de Nuisement et la station nautique de Giffaumont.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,48 véhicules/ménages. Ce taux est plus élevé que celui du département (1,16). 6,2 % des ménages ne possèdent pas de voiture (soit trois fois moins que dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'une voiture, près de 58 % possèdent deux véhicules, ce qui est plus important que dans la Marne où 34,1 % des ménages possèdent 2 véhicules.



Cette forte motorisation des ménages peut se justifier par :

- l'absence de transports en commun dans l'ensemble du territoire
- de l'éloignement des pôles d'emplois : En effet, 20,2 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (Dans la Marne, 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 95,2 % de l'habitat résidentiel- Insee 2016).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (85 % ayant au moins une voiture) sont ceux de Outines. Or dans cette commune, il n'existe pas d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

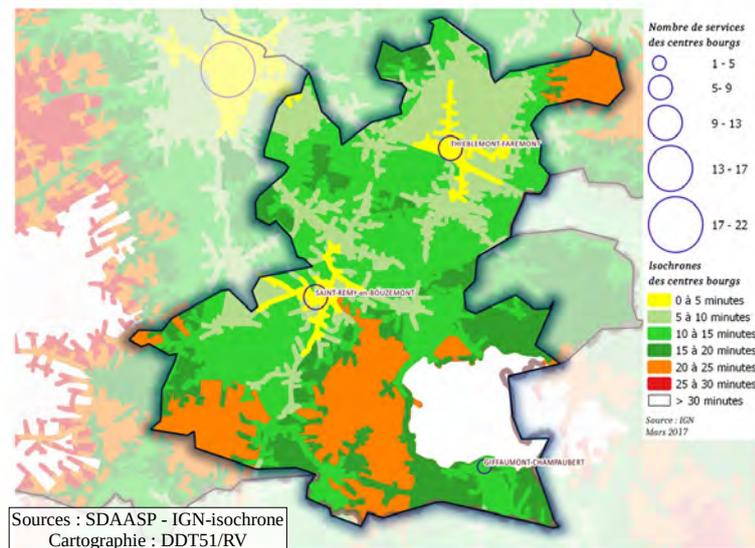
Dans trois communes (Dompremy, Matignicourt-Goncourt et Norrois), situées au nord de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture.

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont Saint-Rémy-en-Bouzemont-Saint-Genest-et-Isson et Thieblemont-Faremont, communes ayant les plus fortes populations (respectivement 519 et 549 hab. – Insee 2016).

De ce fait le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 25 minutes. L'isochrone supérieure à 30 min correspond au périmètre du Lac du Der.



Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, certaines communes ont donc des ménages qui risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique. Notamment, dans la commune d'Outines, où plus de 15 % des ménages indiquent ne pas posséder de véhicules individuels ; il n'existe pas de transports collectifs sur place et les équipements se situent à plus de 20 à 25 min de voiture.

2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de TC

Le territoire n'est pas desservi par les transports en commun.



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

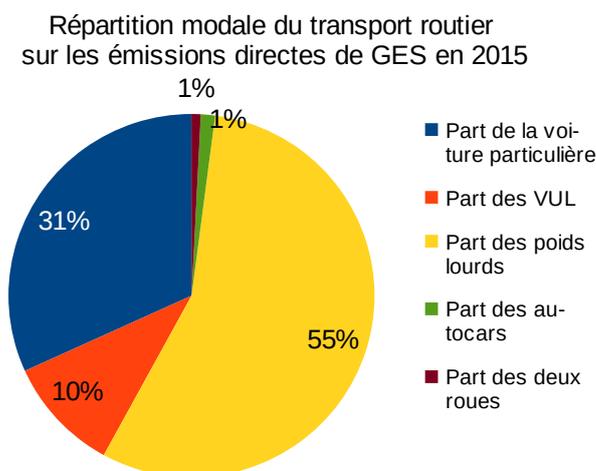
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCPBD, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et

2015 (36 % en 2010 et 37 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire 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 30 645 teqCo2 en 2015.

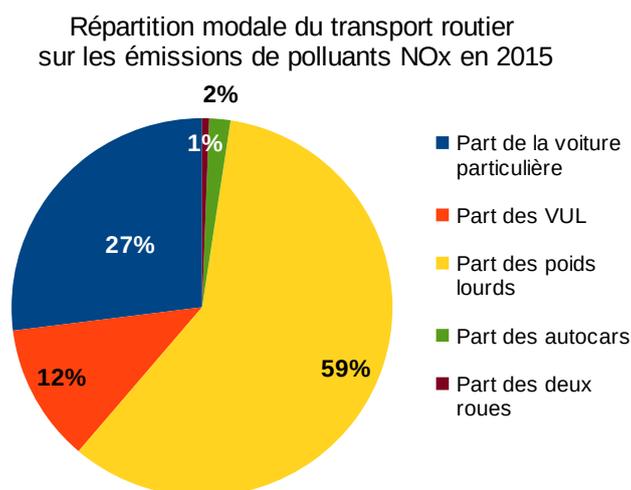
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules



Dans le territoire de la CCPBD, les poids lourds contribuent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (52 % 2010 et 55 % en 2015), viennent ensuite les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers pour, respectivement, 31 % et 10 % en 2015 et 11 % en 2010.

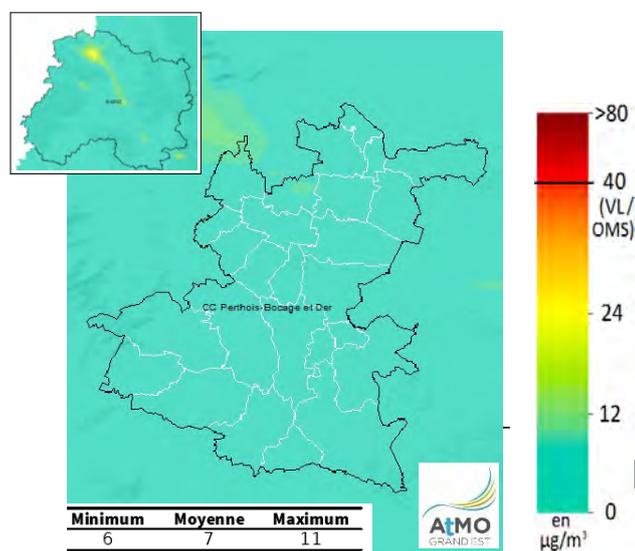
Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

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 poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, près de 59 % et 27 % en 2015 (69 % et 22 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers (VUL) pour 12 % en 2015 (7 % en 2010).

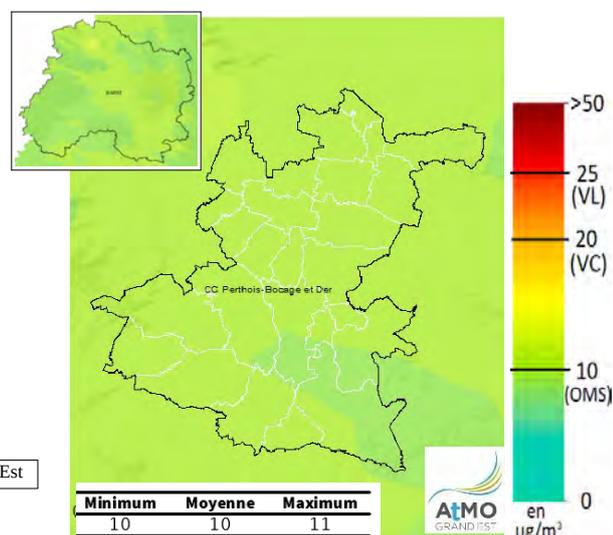


3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



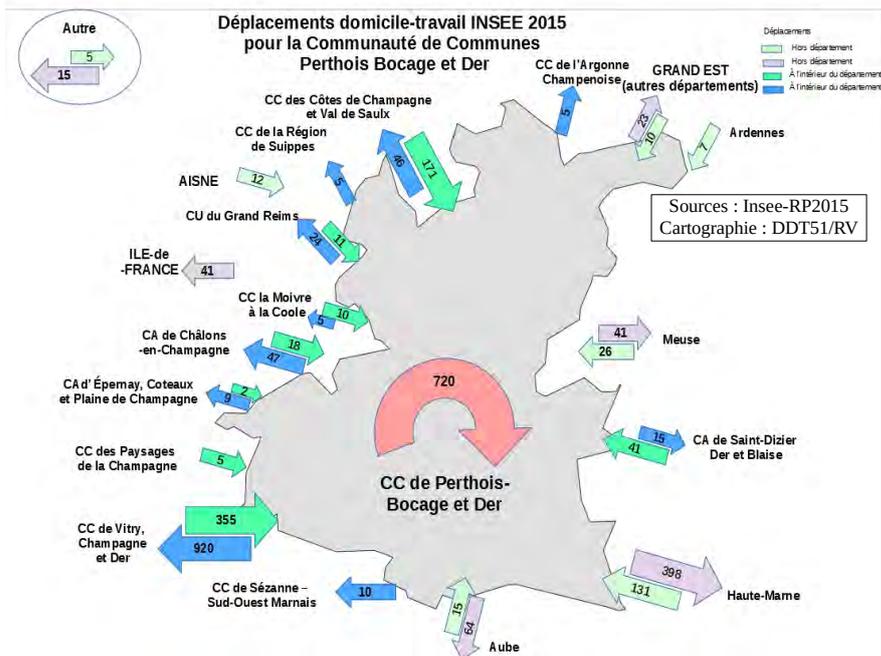
Source : ATMO Grand Est

La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCPBD est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

La modélisation de la moyenne annuelle en particules fines PM2,5 met en évidence au sud-est de l'EPCI des milieux naturels importants notamment avec la présence du Lac du Der. La valeur maximale atteinte dans le reste du territoire est supérieure à la valeur guide OMS.

La CCPBD est un territoire rural agricole, avec une bonne qualité de l'air. Hormis la RN4 qui traverse le territoire au nord et qui draine un fort trafic poids lourds, le reste du réseau routier est secondaire et peu dense, limitant ainsi les émissions de type anthropique, en dépit de la part élevée des équipements « voiture » des ménages (13 % de plus que dans la Marne).

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont 2 fois plus nombreux que les flux entrants (1 668 actifs contre 2 819). La majorité des flux sortants de la CCPBD se dirigent principalement vers les autres EPCI du département (65,1 % des flux sortants). La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI n'a que très peu évolué entre 2010 et 2015 (68,3 % en 2010 pour 69,9 % en 2015).

L'illustration met en évidence l'effet polarisant de l'agglomération vitryate et du département limitrophe de la Haute-Marne sur l'ensemble du territoire : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 55,2 % se rendent vers la CC Vitry, Champagne et Der (55,5 % en 2010) et 23,9 % vers la Haute-Marne (25,3 % en 2010).

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCPBD, 30,2 % y travaillent. De plus, 20,2 % d'actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus faible que dans le département où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

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

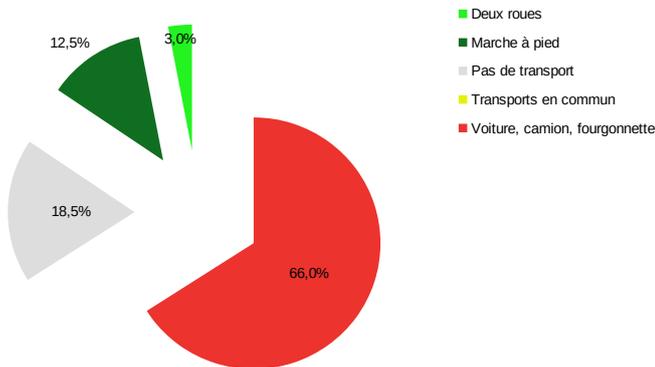
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCPBD

En 2015, les 819 actifs venant travailler dans le territoire, utilisent essentiellement la voiture. Seuls quelques actifs résidant dans les EPCI voisins (CC Vitry-Champagne et Der et CC des Cotes de Champagne et Val de Saulx) utilisent un autre mode de transport pour aller travailler dans la CCPBD, les deux roues.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Répartition des modes de déplacements pour les actifs habitant et travaillant dans la CCPBD en 2015

Modes de transport	résident et travaillant dans la CCPBD en 2015	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	3,0%
Marche à pied	NR	12,5%
Pas de transport	NR	18,5%
Voiture, camion, fourgonnette	474	66,0%
Transports en commun	NR	0,0%
Total	474	100,0%



Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCPBD : En 2015, 97,7 % des actifs résidant dans la CCPBD et travaillant hors de la CCPBD vont travailler en voiture. La part de la voiture est similaire par rapport à 2010.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 30,2 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire.

Entre 2010 et 2015, la part de « la voiture » est pratiquement similaire pour les déplacements DOM-TRA. Par contre, la part « marche » a augmenté (+ 3,9 pts) au détriment de la part « pas de transport » (- 4,7 pts).

En 2015, 66 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCPBD se font en voiture individuelle et plus de 12 % des déplacements DOM-TRA se font à pied. Cependant, la part « pas de transport » arrive en 2^e position des différents modes après la voiture avec plus de 18 %.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

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

Modes de transport	Entre 0 et 5 km (en nombre d'actifs)	
	2010	2015
Marche à pied	62	90
Deux roues	16	22
Voiture	335	301
Transport en commun	4	0
Total	416	413

En 2015, 546 actifs domiciliés et travaillant dans la CCPBD se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (133 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 (55,1 %) pour

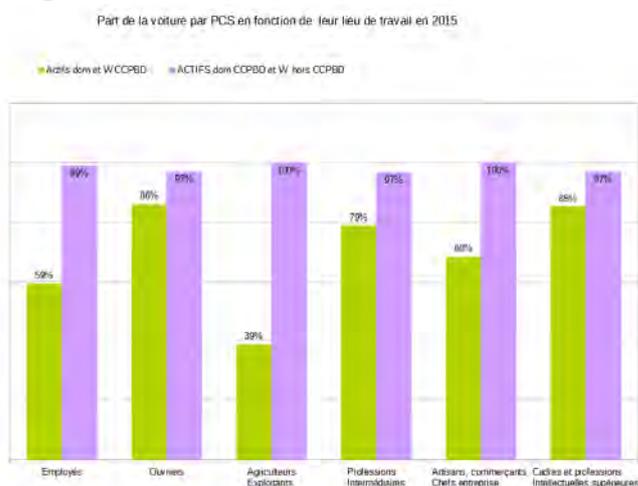
l'ensemble de ces actifs en 2015. Par ailleurs, entre 2010 et 2015, le mode de déplacement « Voiture » a légèrement diminué (- 1 pt) de même que la part « pas de transport » qui a diminué plus fortement (- 6 pts) au profit de la « marche » (+ 6 pts) et des « Deux roues » (+ 1 pt).

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

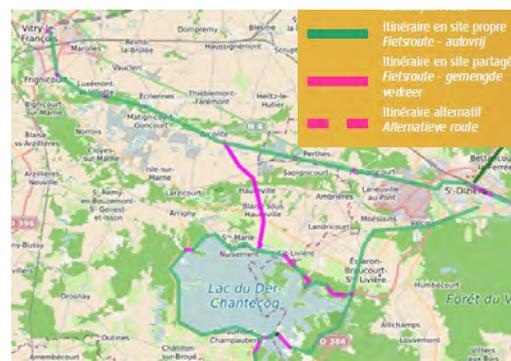
Pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCPBD, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 73,5 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (38,8 %). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (pour 57,2 % d'entre eux).

Dès lors qu'ils résident dans la CCPBD et vont travailler hors de la CCPBD, 100 % des artisans, commerçants, chefs d'entreprises et des agriculteurs déclarent utiliser la voiture (médiane à 97,9%).



5 Spécificités et actualités du territoire

- Un service Mobilité solidaire géré par l'association Familles Rurales a permis la création d'un réseau de chauffeurs bénévoles suite à une analyse des besoins sociaux dans le territoire qui montrait les difficultés des personnes pour se déplacer. Il s'agit d'un transport porte à porte à vocation sociale, destiné à des personnes dont l'accès aux transports est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique et qui est assuré par des conducteurs volontaires et indemnisés. Elle est soutenue dans cette action par le Conseil départemental de la Marne.



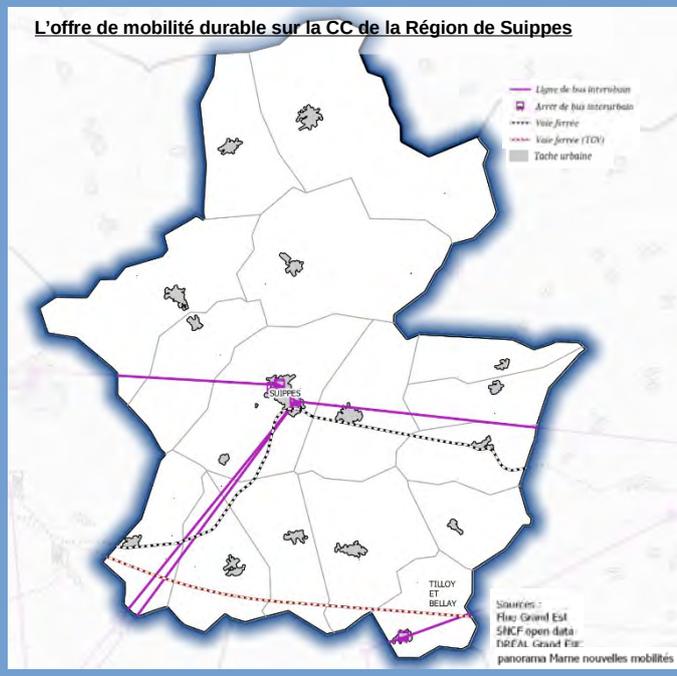
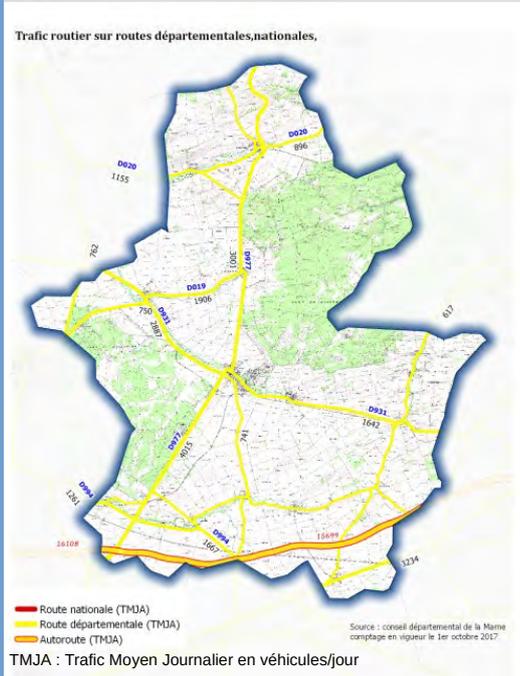
- Une véloroute a été réalisée entre Vitry-le-François et le Lac du Der. Il est donc possible de relier à vélo les 23 km séparant les deux lieux en utilisant une portion de la Voie Verte du canal "Entre Champagne et Bourgogne", axe de développement touristique. (<https://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=183#>)
- La communauté de commune a également signé une charte de mobilité sociale avec la MSA et la CAF, avec notamment une démarche participative auprès des seniors afin de répondre à leurs besoins de mobilité. Un projet de transport à la demande pourrait donc voir le jour pour répondre à leurs besoins dans un premier temps puis aux besoins d'autres catégories de la population dans un second temps.



Communauté de communes de la Région de Suippes (CCRS)



1 Offre d'infrastructures et de services



Deux axes structurants du réseau départemental se croisent au niveau de la Communauté de communes de la Région de Suippes (CCRS), formant une structure en étoile autour de Suippes :

- la RD 931 reliant Sainte-Menehould à Reims
- la RD 377 traversant le département du nord au sud ; cet axe permet d'avoir un accès à l'échangeur d'autoroute A4/A26 qui est situé à 10 min de Suippes.

Le territoire n'est desservi par aucune gare SNCF, seule la commune de Suippes possède un arrêt routier SNCF.

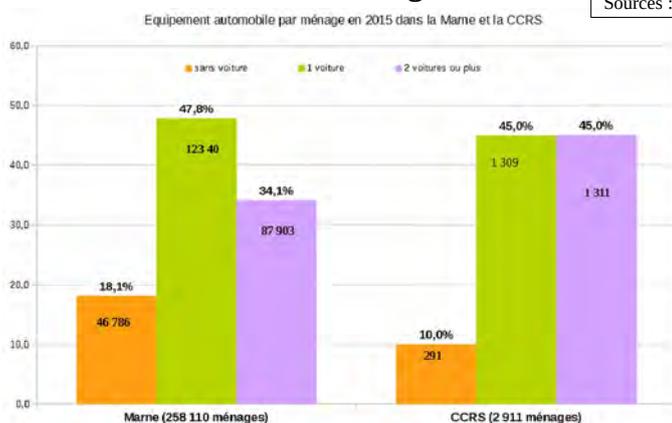
Par ailleurs, une ligne Oui-bus relie la commune de Suippes à Châlons-en-Champagne avec un arrêt à Suippes-Camp et un à Suippes-Garage d'une fréquence de 5 aller-retours quotidiens.

De plus, deux lignes de transports routiers départementaux, la ligne n°150 (Mourmelon/Suippes) et la ligne n°130 (Suippes/Châlons-en-Champagne) exploitées par STDM desservent quotidiennement la commune de Suippes. Enfin la ligne n°110 (Sainte-Menehould/Courtisols) dessert la commune de Tilloy-Bellay avec un aller-retour quotidien.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

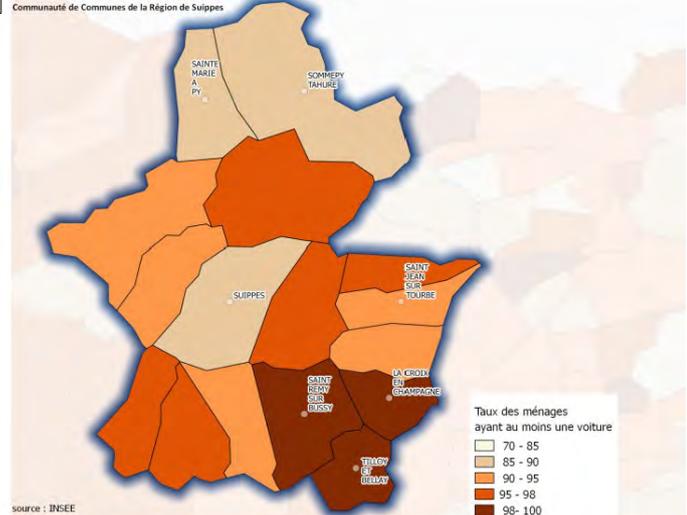
2.1 Motorisation des ménages

Sources : Insee-RP2015



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,35 véhicules/ménages. Ce taux est plus élevé que celui du département qui est à 1,16.

Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



L'équipement automobile des ménages de la CCRS est important, ils sont près de 90 % à posséder une voiture (pour 82 % en moyenne dans la Marne). Sur la totalité des ménages équipés d'au moins une voiture, la moitié (50,0 %) possède deux véhicules, alors que ce taux s'élève à 41,6 % pour le département.

Cette motorisation plus importante peut se justifier par :

- la faiblesse d'offres alternatives à la voiture individuelle (seules deux communes sont desservies par les transports collectifs).
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 82,1 % de l'habitat résidentiel (Insee 2016)).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (entre 86 et 88 % ayant au moins une voiture) sont ceux de la commune de Suippes, pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale, ainsi que les communes de Sommepey-Tahure et Sainte-Mary-à-Py. Or dans ces 2 dernières communes, il n'existe pas d'autres moyens de transport pour les moyennes/longues distances, à l'exception du covoiturage et autopartage spontanés.

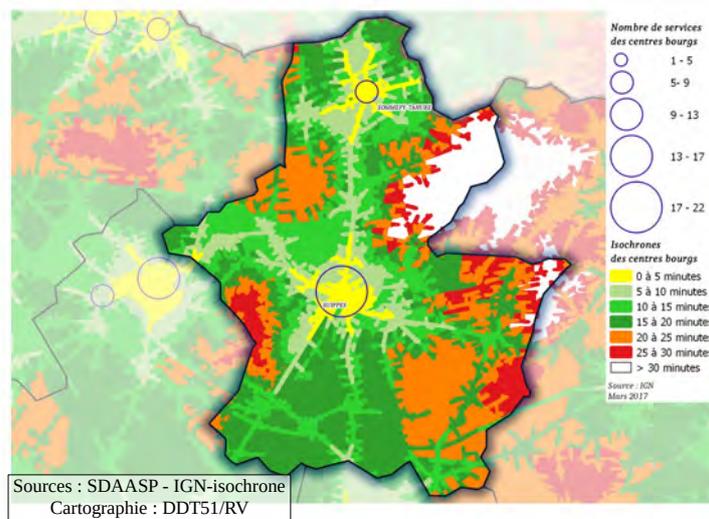
Dans trois communes (Tilloy-et-Bellay, La-Croix-en-Champagne et Saint-Remy-sur-Bussy), situées dans le sud-est de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture, voire 100 % pour la commune de La Croix-en-Champagne.

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont la commune de Suippes et la commune de Sommepey-Tahure.

De ce fait le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 30 minutes. L'isochrone supérieur à 30 min correspond au périmètre du terrain militaire de Suippes. De même, l'isochrone situé dans l'axe ouest de Suippes avec un temps d'accès de 25 à 30 min correspond au périmètre du terrain militaire de Mourmelon-le-Grand. En revanche, les isochrones 25 à 30 min situés dans la partie est du territoire correspondent aux communes de Saint-Jean-sur-Tourbe (où 93 % des ménages ont une voiture) et La Croix-en-Champagne (où 100 % des ménages ont une voiture).



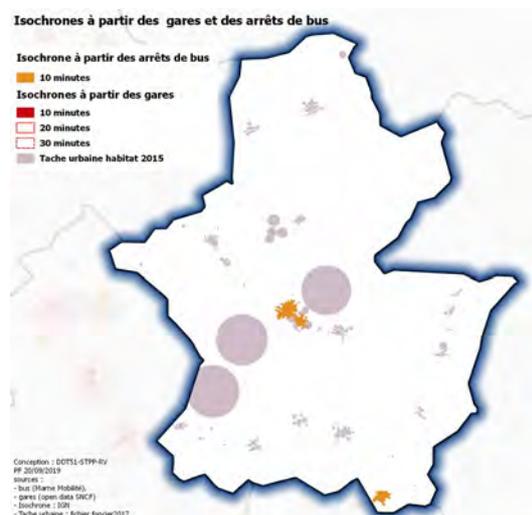
Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone est du territoire ainsi que la commune de Jonchery-sur-Suippe risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 25-30 min de voiture, notamment la commune de Jonchery-sur-Suippe où près de 10 % des ménages déclarent ne posséder de voiture.

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

Dans l'optique de réfléchir à l'intermodalité¹ sur le territoire, celle-ci est observée en lien avec les arrêts de transports collectifs situés à Suippes et à Tilloy-Bellay.

L'isochrone à pied à partir des arrêts de bus montre les périmètres accessibles à 10 min depuis les 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.



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

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

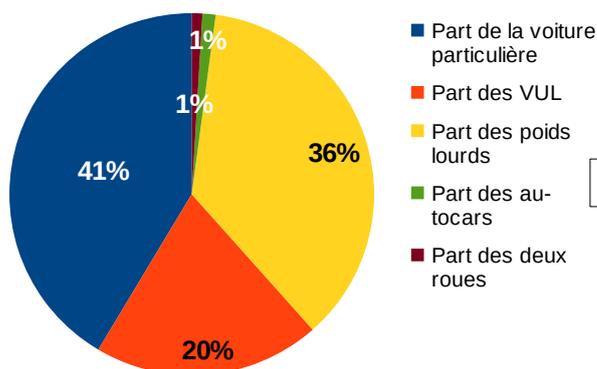
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur)

Dans la CCRS, le secteur des transports routiers occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (32 % en 2010 et 34 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 4 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 46 936 teqCo2 en 2015.

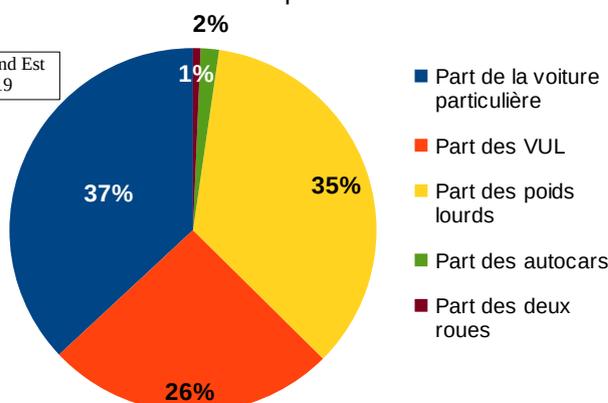
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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



Dans le territoire de la CCRS, les voitures particulières participent pour une grande part aux émissions directes de gaz à effet de serre (41 % en 2015 et 40 % en 2010), viennent ensuite les poids lourds (36 % en 2010-2015) et les véhicules utilitaires légers (19 % en 2010 et 20 % en 2015).

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

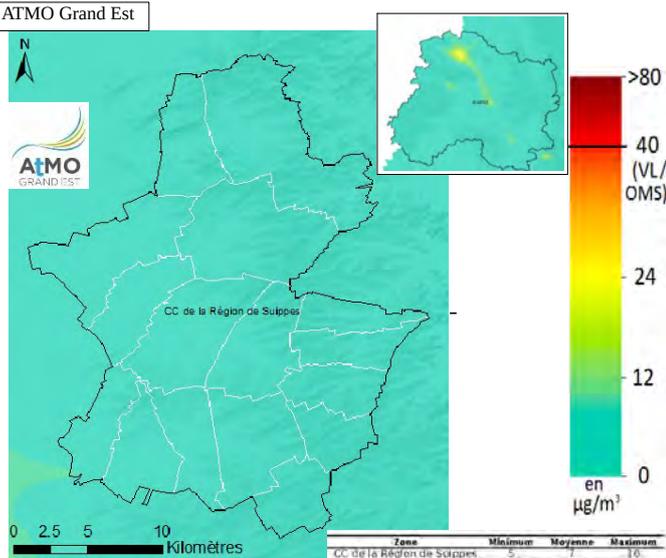


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 37 % et 35 % en 2015 (31 % et 54 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers (VUL) pour 26 % en 2015 (13 % en 2010).

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

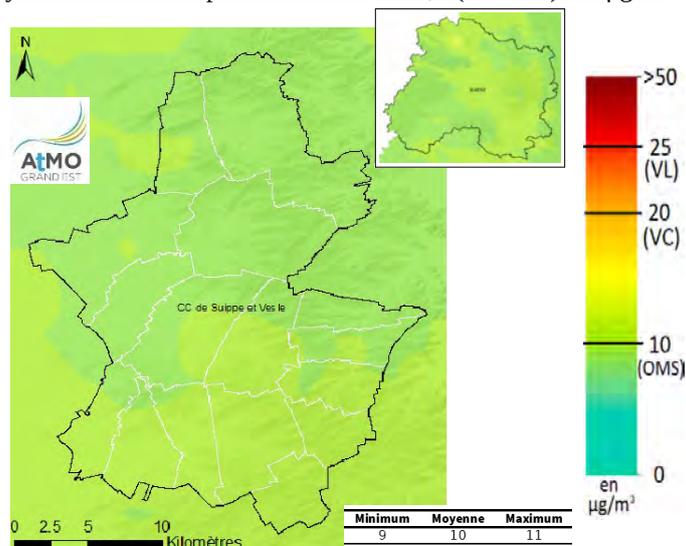
Moyenne annuelle en dioxyde d'azote (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Source : ATMO Grand Est



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCRS est à 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

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



Bien que montrant des concentrations en particules fines faibles, la modélisation des moyennes annuelles met en évidence la partie sud du territoire, où les niveaux de concentration en PM2,5 dépassent parfois le seuil de recommandation de l'OMS (10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Les espaces forestiers se situent dans la partie nord, notamment au sein de l'emprise des terrains militaires.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 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	693	308
Deux roues	160	172
Voiture	785	900
Transport en commun	59	142
Total (en nombre d'actifs)	1 698	1 522

En 2015, 1 931 actifs domiciliés et travaillant dans la CCRS se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (409 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

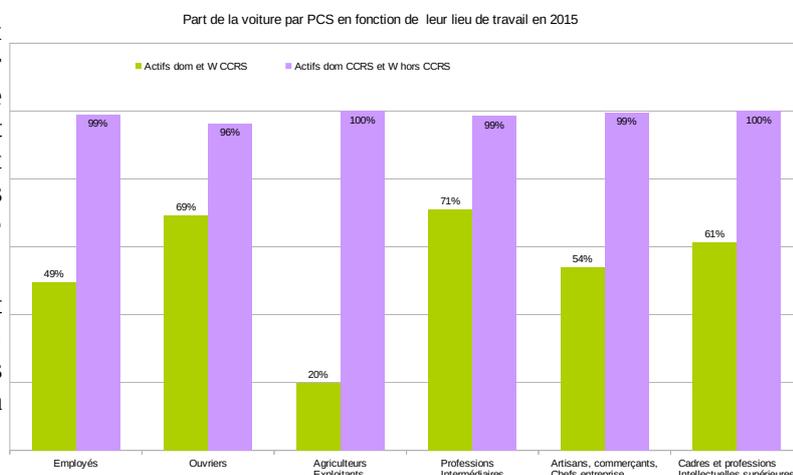
trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (46,6 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, le mode de déplacement « Voiture » et la part de « Pas de transport » ont augmenté par rapport à 2010 au détriment de la marche.

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

En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCRS, la médiane des parts modales de voiture par PCS est de 57,6 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (19,9 %). Ils résident souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas avoir de transport (47,8 %). De même, les employés utilisent en majorité les autres moyens de transport (part de la voiture : 49,5 %)

Dès lors que les actifs résidant dans la CCRS et vont travailler hors de la CCRS, les actifs toutes PCS confondues utilisent amplement la voiture : les cadres et les agriculteurs utilisent la voiture à 100 % (médiane à 99,2 %).



5 Spécificités et actualités du territoire

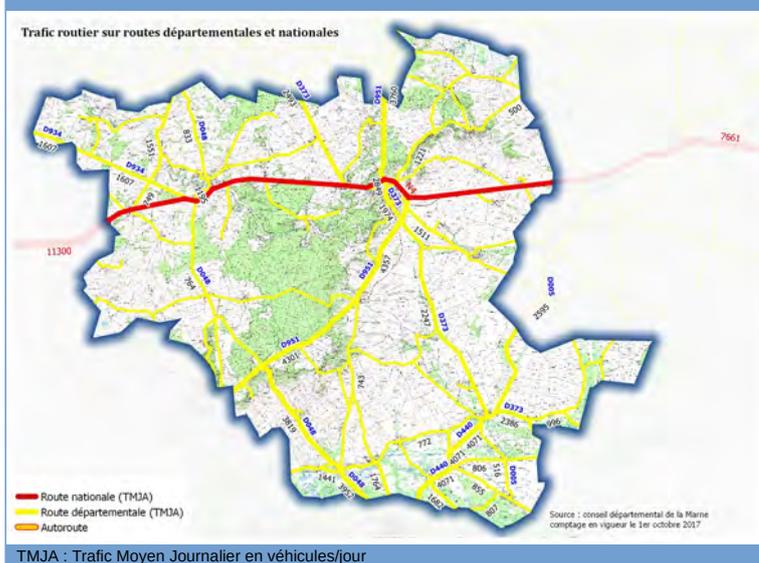
- Depuis plusieurs années, il n'y a plus de gare ferroviaire dans le territoire, la ligne Verdun / Châlons-en-Champagne a disparu. La SNCF a mis en place une ligne de bus TER, afin de relier Clermont-en-Argonne, Verdun, Chalons et Suippes.
- Du covoiturage spontané est observé sur le territoire, avec par exemple une aire de covoiturage « sauvage » visible à Cuperly.
- En raison d'un trafic poids lourds important sur les axes routiers et des distances importantes qui relient les différentes zones d'habitat sur le territoire, les déplacements en vélo ne semblent pas privilégiés par les habitants même à vocation touristique.
- Un service Mobilité solidaire géré par l'association Familles Rurales a permis la création d'un réseau de chauffeurs bénévoles suite à une analyse des besoins sociaux sur le territoire qui montrait les difficultés des personnes pour se déplacer. Il s'agit d'un transport porte à porte à vocation sociale, destiné à des personnes dont l'accès aux transports est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique et qui est assuré par des conducteurs volontaires et indemnisés. Elle est soutenue dans cette action par le Conseil départemental de la Marne.
- L'association d'insertion « Partage travail 51 », avec la maison des Services au Public met à disposition des scooters, de manière ponctuelle, pour les personnes ayant des difficultés de mobilité.



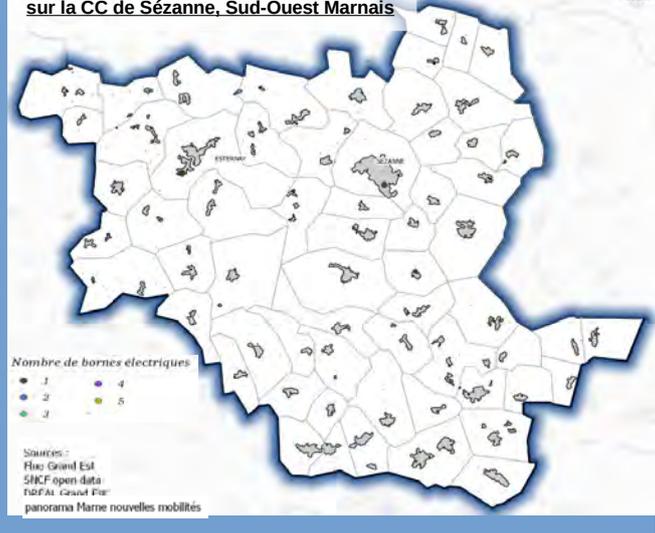
Communauté de communes de Sézanne – Sud-Ouest Marnais (CCSSOM)



1 Offre d'infrastructures et de services



L'offre de mobilité durable sur la CC de Sézanne, Sud-Ouest Marnais



La Communauté de communes de Sézanne-Sud Ouest Marnais est traversée :

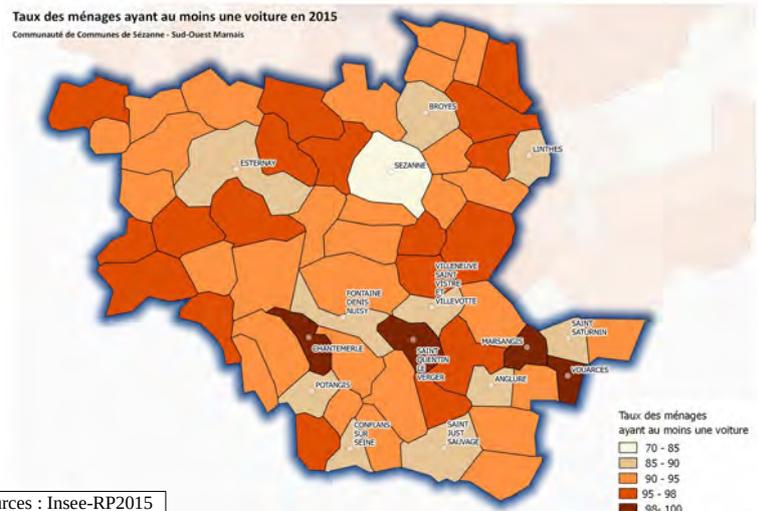
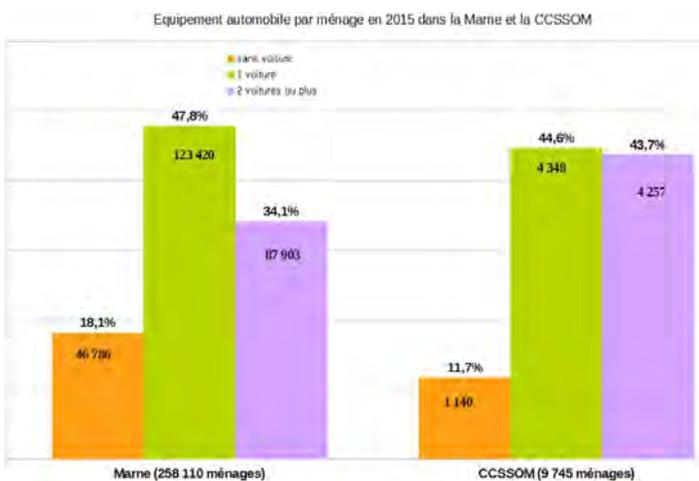
- d'ouest en est par la RN 4, axe structurant reliant Paris / Nancy, avec une part de trafic poids lourds très importante (42 % de PL pour un TMJA de 10 150 véh/jour)
- du nord au sud par la RD 373 (avec 13 % de PL) reliant Montmirail à Anglure et la RD 951 (supportant 19 % de trafic PL) reliant Reims à Nogent-sur-Seine (Aube).

Le territoire de la CCSSOM n'est desservi par aucune gare de voyageurs, ni aucune ligne de transports collectifs. De même, aucun arrêt de bus longue distance n'est recensé.

En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont pour l'instant à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public).

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,32 véhicules/ménages. Ce taux est plus élevé que celui du département qui est à 1.16.



En 2015, la part globale des ménages possédant au moins une voiture (88,3 %) est plus importante que celle du département (81,9 %). 43,7 % des ménages possèdent deux voitures et plus alors que dans le département, ce taux s'élève à 34,1 %.

Cette motorisation importante des ménages peut s'expliquer par :

- l'absence de transports en commun
- l'éloignement des pôles d'emplois : 34,98 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 88,9 % de l'habitat résidentiel (Insee 2016)).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI sont ceux de Sézanne (78,3 % des ménages ont au moins une voiture), pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale.

Dans la partie sud de ce territoire, 3 communes (Chantemerle, Marsangis et Vouarce) ont 100 % de leurs ménages qui ont au moins une voiture et dans la commune de Saint-Quentin-Le-Verger, ce taux s'élève à 98,2 %.

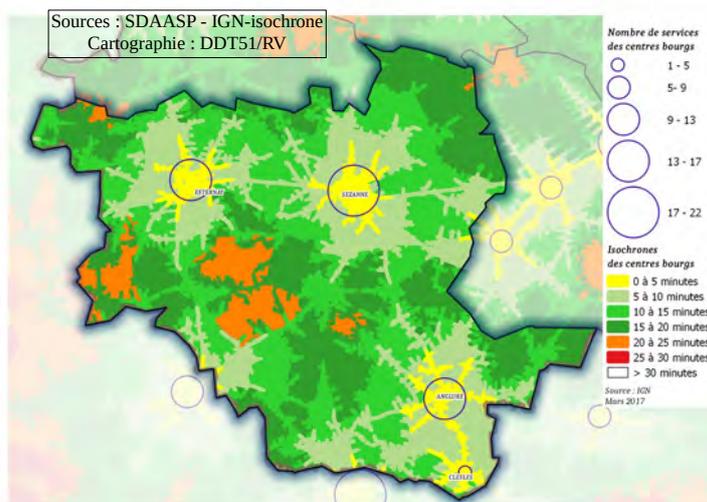
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services sont d'une part les deux communes ayant la plus forte population, situées sur le parcours de la RN 4 : Sézanne et Esternay ainsi que les communes de Anglure et Clesles, situées dans la partie sud du territoire.

De ce fait, le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public s'échelonne de 5 à 25 minutes.

Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages du centre du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture.



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

Aucun arrêt de transport collectif se situe dans le territoire



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

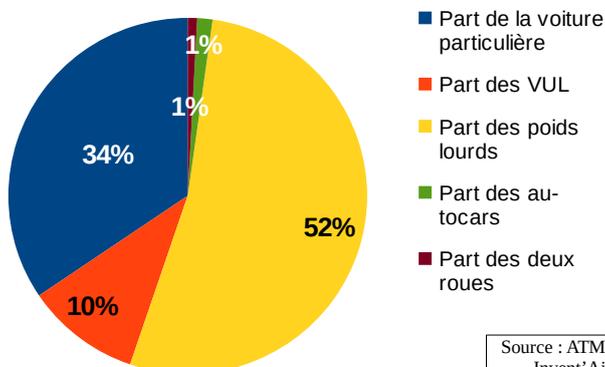
3.1 Les émissions liées au transport routier

Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCSSOM, le secteur des transports routiers occupe également le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (29 % en 2010 et 31 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 5 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 70 891 teqCo2 en 2015.

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

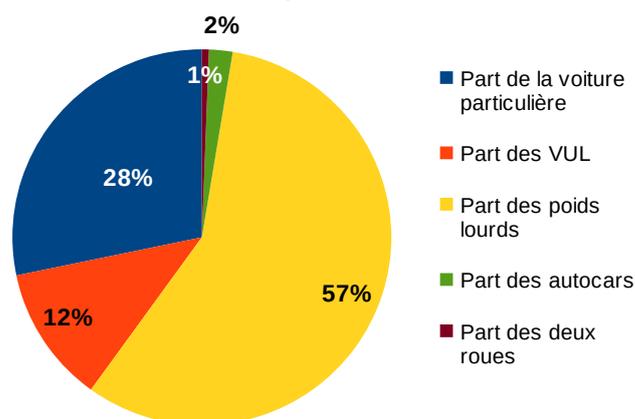
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

Dans le territoire de la CCSSOM, les poids lourds participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (53 % en 2010 et 52 % en 2015), viennent ensuite les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers pour, respectivement, 33 % et 10 % en 2010 et 34 % et 10 % en 2015.

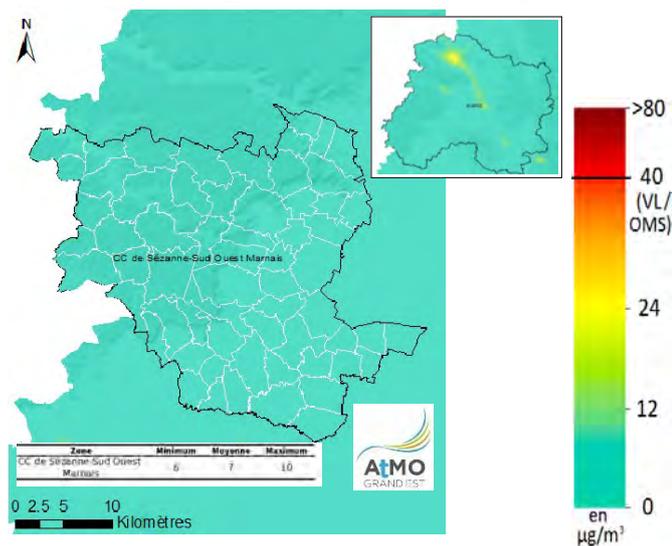
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



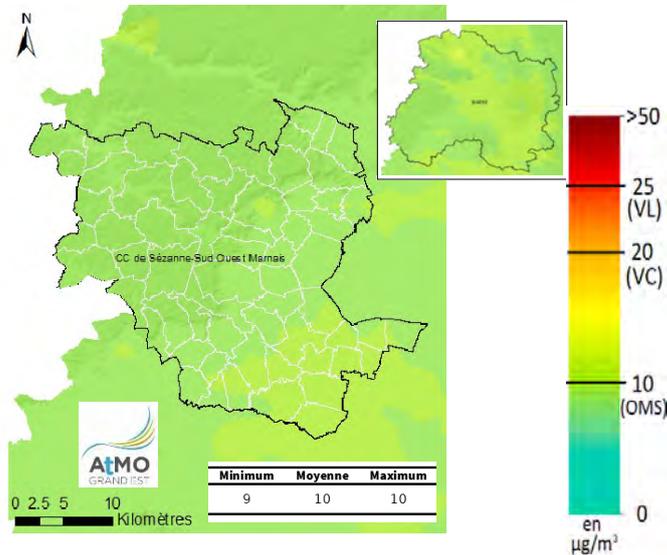
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 57 % et 28 % en 2015 (70 % et 21 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 12 % en 2015 (7 % en 2010).

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

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Source : ATMO Grand Est

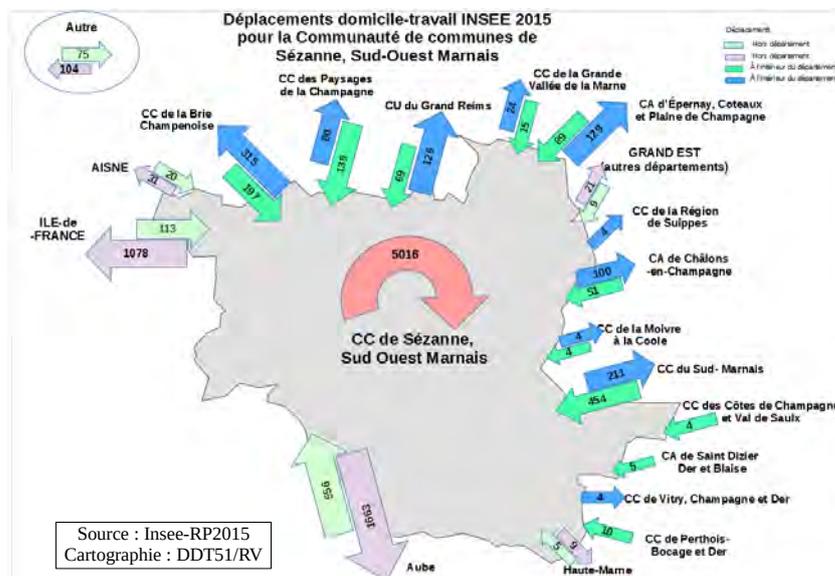
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCSSOM est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant, il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

La modélisation des moyennes annuelles met en évidence la partie sud du territoire, composée d'un réseau routier secondaire très dense permettant de rejoindre la RN 19 passant en bordure du département. Dans la partie nord, hormis la commune de Sézanne, siège de la CC, la concentration de polluants PM2,5 est plus faible que dans la partie sud.

4 Déplacements domicile-travail (source Insee-RP 2010 et 2015)

4.1 Les flux domicile-travail

En 2015, les flux sortants de la CCSSOM sont 2 fois plus nombreux que les flux entrants (3 903 contre 1 815). La destination principale des flux sortants est le département limitrophe de l'Aube, viennent ensuite l'Île-de-France et les autres EPCI du département. La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a légèrement évolué entre 2010 et 2015 (41,5 % en 2010 contre 43,8 % en 2015).



L'illustration met en évidence l'effet polarisant :

- du département de l'Aube notamment les communes Romilly-sur-seine, Nogent-sur-Seine et Villenauxe-la-Grande
- de l'Île-de-France avec notamment les départements de la Seine-et-Marne et Paris.

L'attractivité en matière d'emploi de ces départements limitrophes est démontrée par le nombre de navettes qu'ils génèrent : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 42,6 % se rendent dans l'Aube et 27,6 % dans l'Île-de-France. En 2010, la part des actifs travaillant dans l'Aube était plus élevée (+ 3,5 pts).

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCSSOM, 56,2 % y travaillent. De plus, 35 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (Taux pour la Marne : 46,1 %).

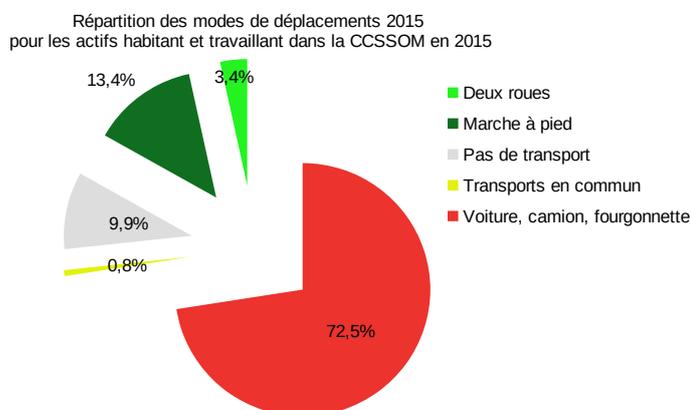
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCSSOM

En 2015, sur les 1 815 navetteurs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture. Quelques actifs résidant dans la CC du Sud-Marnais utilisent d'autres modes pour aller travailler dans la CCSSOM : principalement les deux roues.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Modes de transport	résident et travaillant dans la CCSSOM en 2015	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues (pour info)	NR	3,4%
Marche à pied	672	13,4%
Pas de transport	495	9,9%
Voiture, camion, fourgonnette	3 638	72,5%
Transports en commun (pour info)	NR	0,8%
Total	4 977	100,0%



En 2015, l'axe Sézanne-Romilly était desservi par une ligne régulière de transport collectif qui ne circule plus en 2019.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCSSOM : En 2015, 92,4 % des actifs résidant dans la CCSSOM et travaillant hors de la CCSSOM vont travailler en voiture. Par rapport à 2010, la part « transports en commun » a légèrement augmenté (+ 1,3 pts) au détriment de la voiture (- 1 pt). Cela peut être dû à la mise en place au 1^{er} septembre 2015 d'une ligne de TC Sézanne-Romilly-sur-Seine*.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 56,2 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire, faisons un focus sur les actifs résidant et travaillant dans le territoire de l'EPCI.

Entre 2010 et 2015, la part de la voiture pour les déplacements DOM-TRA a augmenté (+ 3,4 points) au détriment de la part « pas de transport » (- 2 pts) et de « la marche » (- 1,5 pts)

En 2015, 72,5 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCSSOM se font en voiture individuelle et plus de 13 % des déplacements DOM-TRA se font à pied.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 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	775	668
Deux roues	152	143
Voiture	2 099	2 172
Transport en commun	20	19
Total (en nombre d'actifs)	3 046	3 002

En 2015, 3 497 actifs domiciliés et travaillant dans la CCSSOM se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (495 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 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, le mode de déplacement « Voiture » a augmenté par rapport à 2010 (+14,9 pts) au détriment de la marche (- 11,5 pts).

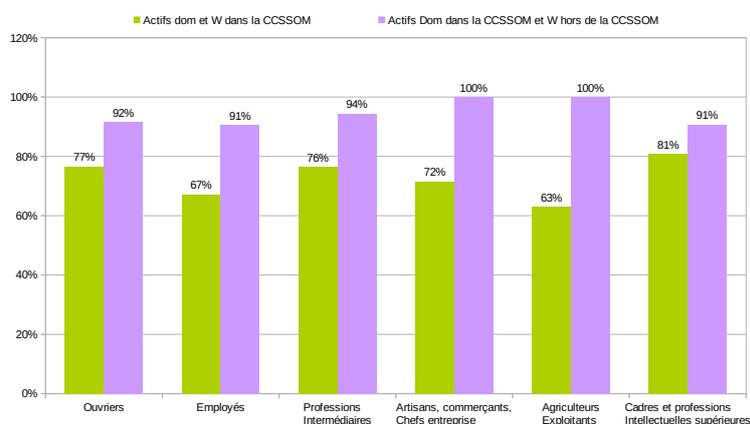
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont 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

En 2015, pour l'ensemble des actifs résidant et travaillant dans la CCSSOM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 74,0 %. Les agriculteurs et employés sont les PCS qui utilisent le moins la voiture, et ce, au bénéfice du mode « pas de transport » pour les agriculteurs (25,7 %) et de la « marche » pour les employés (16,4 %).

Dès lors que les actifs résidant dans la CCSSOM vont travailler hors de la CCSSOM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 93,0 % : les artisans, commerçants et chefs d'entreprises et les agriculteurs sont des PCS qui utilisent la voiture à 100 %.

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



5 Spécificités et actualités du territoire

- Le covoiturage sur le territoire semble se faire de manière spontanée.
- Concernant les infrastructures cyclables, aucune action particulière n'est relevée. Toutefois, il est à noter la présence de la véloroute du Canal de la Haute Seine, dont les travaux de la partie inscrite dans le sud du territoire ont été lancés en mars 2019. Ce chantier mené conjointement par les départements de la Marne et de l'Aube, va permettre la réalisation de 20 km d'enrobés qui longent en majeure partie le Canal de la Haute-Seine, de Saint-Oulph (10) à Marcilly-sur-Seine (51), jusque Crancey (10). Agrémenté de 5 aires de repos et 3 zones de stationnement pour 8 communes traversées, cet aménagement est financé à hauteur de 3,5 M€ par le Département de la Marne.
- Depuis le 12 mars 2019, la ligne ferroviaire de fret reliant Esternay et Oiry a été ouverte de nouveau . Cette réouverture a été rendue possible grâce aux co-financements de l'Etat (2 117 000 €), de la région Grand-Est (1 698 000 €), du Département de la Marne (1 000 000 €), de SNCF Réseaux (1 269 000 €), de la Communauté de communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais (240 000 €) et enfin de la Communauté de communes Sud-Marnais (120 000 €). À cela s'ajoute la participation des chargeurs (entreprises utilisatrices du service) à hauteur de 2 € par tonne transportée.
- Le Centre Intercommunal d'Action Sociale des Coteaux Sézannais gère un ensemble de services afin de permettre le maintien à domicile des personnes âgées ou en situation de handicap : il propose notamment un service de transport à la demande sur Sézanne uniquement.
- Depuis le 1^{er} septembre 2019, un service Mobilité solidaire géré par l'association Familles Rurales a permis la création d'un réseau de chauffeurs bénévoles suite à une analyse des besoins sociaux sur le secteur de Sézanne qui montrait les difficultés des personnes pour se déplacer. Il s'agit d'un transport porte à porte à vocation sociale, destiné à des personnes dont l'accès aux transports est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique et qui est assuré par des conducteurs volontaires et indemnisés. Elle est soutenue dans cette action par le Conseil départemental de la Marne.
- Une étude sur la mobilité des ménages a été lancée par le Pays Brie et Champagne dans le cadre du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (avec la contribution des collectivités qui le compose : la Communauté de Communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, la Communauté de Communes du Sud-Marnais et la Communauté de Communes de la Brie Champenoise). Celle-ci avait pour objectif de mieux cerner les besoins en mobilité du territoire et de permettre aux usagers de s'exprimer sur le sujet.



Communauté de communes du Sud Marnais (CCSM)



1 Offre d'infrastructures et de services

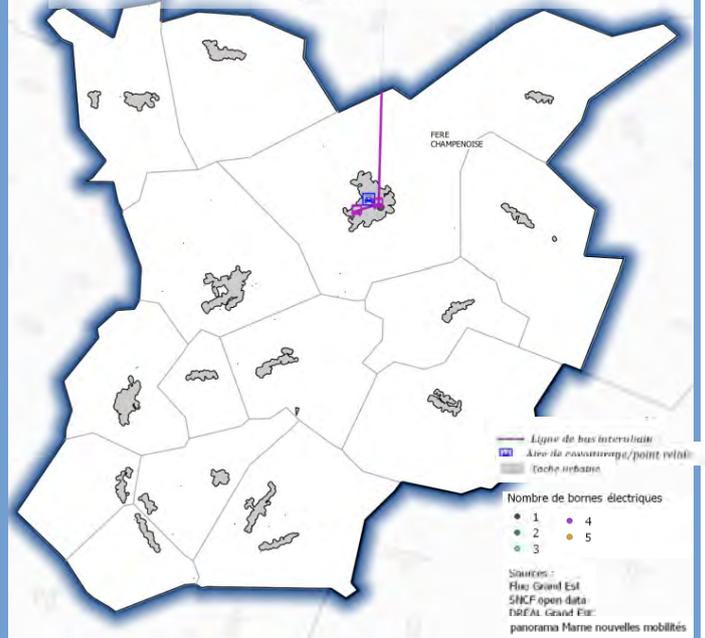
Trafic routier sur routes départementales et nationales



La Communauté de Communes du Sud Marnais possède un réseau routier peu dense. Elle est traversée d'ouest en est par la RN4, axe structurant reliant Paris / Nancy, avec une part de trafic poids lourds très importante (44 % du trafic moyen journalier annuel).

Aucune gare de voyageurs n'est présente dans cet EPCI. Le réseau ferré dessert deux gares de fret dans les communes de Fère-Champenoise et Connantre.

L'offre de mobilité durable sur la CC du Sud Marnais



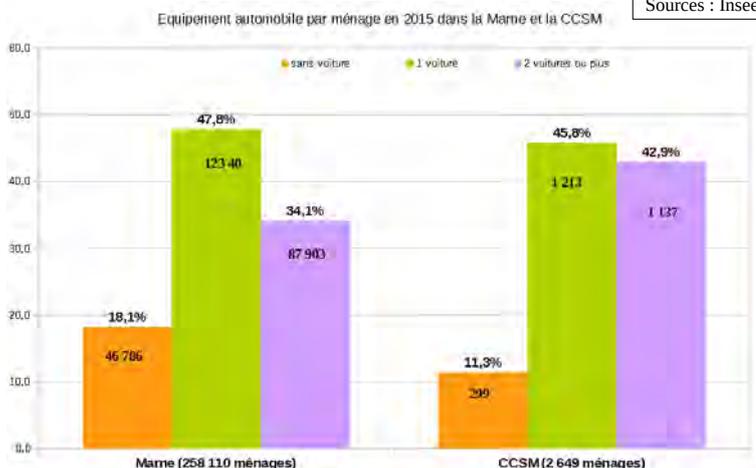
La ligne de transport n°160, exploitée par la STDM, assure une liaison entre Fère-Champenoise et Épernay avec un aller, en semaine et le samedi, pas de liaison le dimanche.

En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, une borne de recharge pour les véhicules électriques est présente (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) et une aire de covoiturage est recensée.

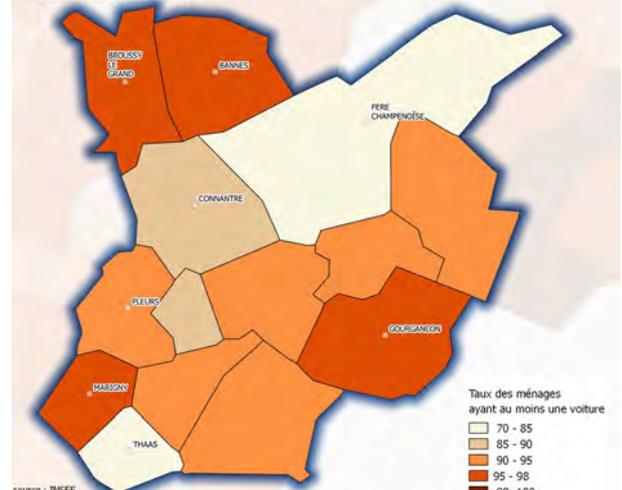
2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

Sources : Insee-RP2015



Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



La motorisation moyenne dans le territoire est de 1,32 véhicules/ménage. Ce taux est légèrement plus élevé que celui du département (1,16).

88,7 % des ménages possèdent au moins une voiture, ce taux est légèrement supérieur à celui du département (81,9%). Sur la totalité des ménages possédant au moins un véhicule, 48,4 % ont deux véhicules ou plus (taux d'équipement légèrement supérieur à celui du département qui est de 41,6 %).

Cette motorisation importante des ménages peut s'expliquer par

- la quasi-absence d'offre de transports alternatifs à la voiture individuelle dans l'ensemble du territoire de l'EPCI ;
- l'éloignement des pôles d'emplois : 33,3 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence) ;
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent des distances importantes lors des déplacements vers les services (l'habitat individuel représentant 91,8 % de l'habitat résidentiel (insee 2016).

Les ménages les moins motorisés de l'EPCI (près de 84 % ayant au moins une voiture) sont ceux domiciliés à Fère-Champenoise, pôle d'emploi principal possédant une ligne de transport en commun régulière et ceux domiciliés à Thaas. Or, dans cette petite commune de 42 ménages, il n'existe pas de moyens de transport pour les moyennes/longues distances autre que le covoiturage ou l'autopartage spontanés.

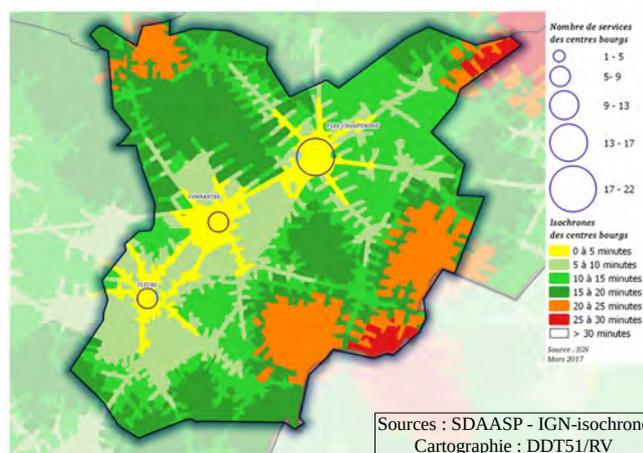
Dans quatre communes (Boissy-le-Grand, Bannes, Gourgauçon et Marigny) du territoire, plus de 95 % des ménages possèdent au moins une voiture.

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), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement à Fère-Champenoise, Connantre et Pleurs.

Le temps d'accès moyen à divers équipements/services au public dans l'ensemble de l'EPCI s'échelonne de 5 à 30 minutes. La CCSM comprend 14 communes à dominante agricole avec une faible densité de population. Les isochrones dépassant les 15 min de temps d'accès moyen à divers équipements/services au public concernent majoritairement des zones de cultures et non des zones d'urbanisation.



Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages du sud-est du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements peuvent se situer jusqu'à plus de 20-25 min de voiture.

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 l'arrêt de transports collectifs situés à Fère-Champenoise.

L'isochrone à pied à partir de l'arrêt de bus montre le périmètre accessible à 10 min depuis cet arrêt.

Ce périmètre peut 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 le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les

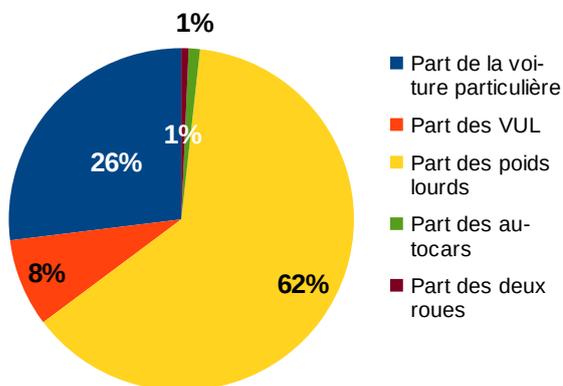
¹ L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable de 51 % des émissions de NOx en 2010 et 49 % en 2015 (1^{er} poste émetteur).

Dans la CCSM, le secteur des transports routiers occupe le 3^e poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (12 % en 2010 et 13 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire), mais il émet 5 fois moins que le premier poste qui est l'industrie. Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015 de plus de 14 %, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de près de 5 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier atteignent 28 843 teqCo2 en 2015.

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

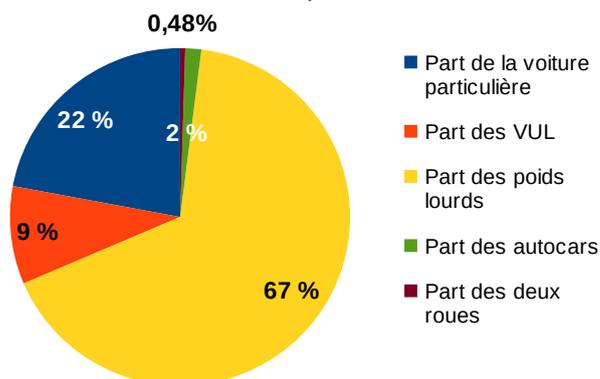
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Dans le territoire de la CCSM, les poids lourds participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (62 % en 2010 et 2015), viennent ensuite les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers pour respectivement, 26 % et 8 % en 2015 et en 2010.

Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

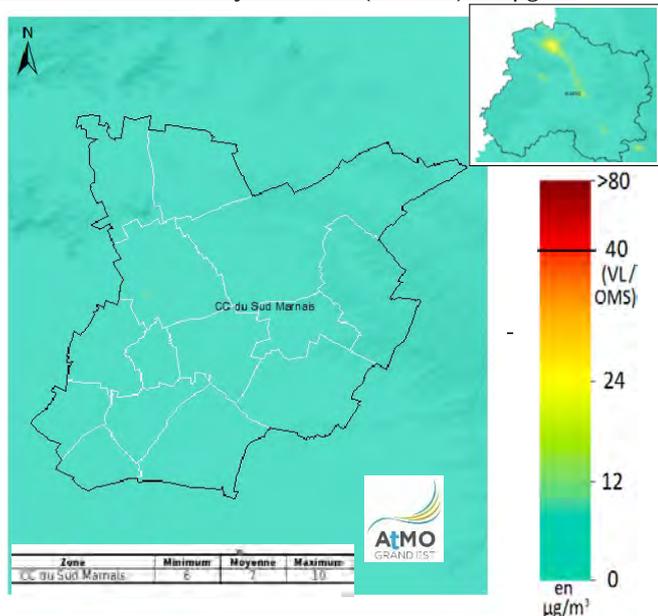
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



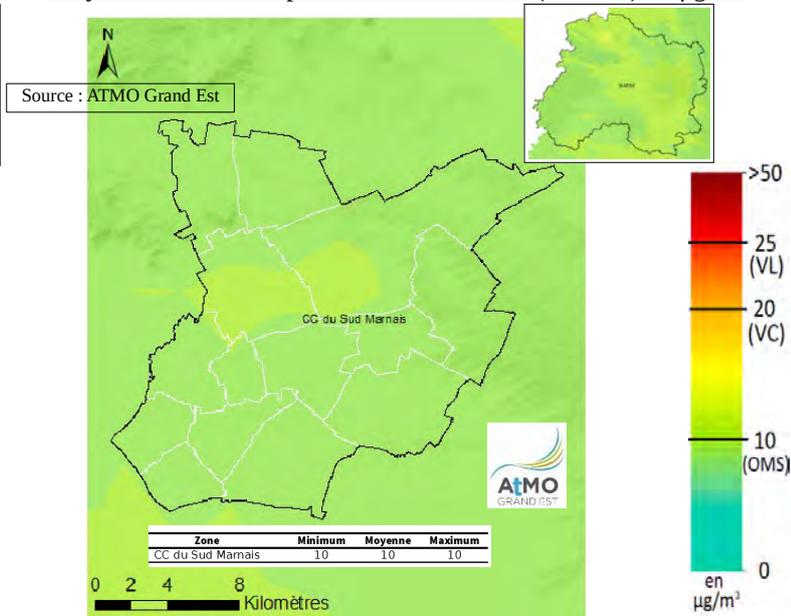
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 67 % et 22 % en 2015 (77 % et 16 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 9 % en 2015 (5 % en 2010).

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

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



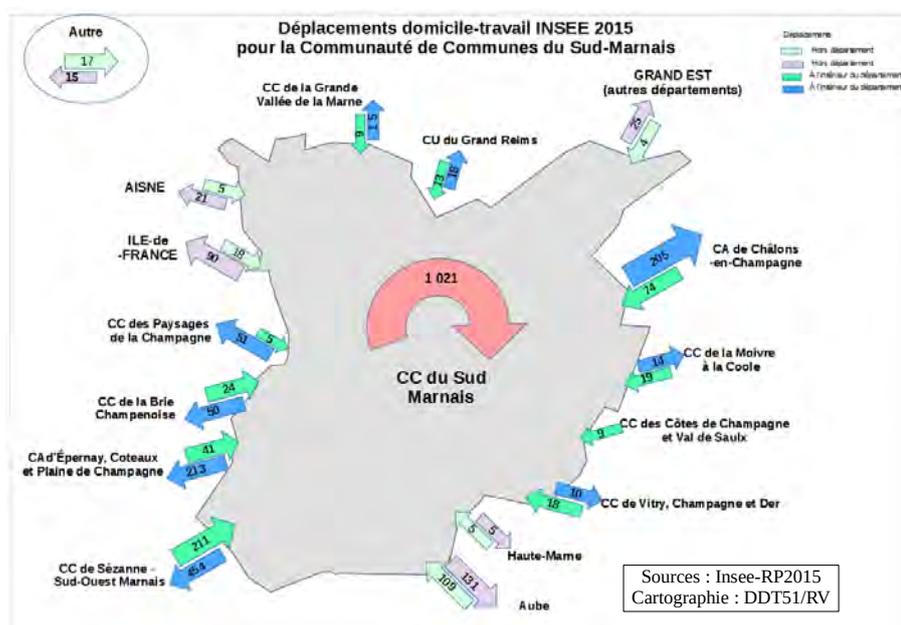
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCSM est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (se situant sur la commune de Connantre), la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

La modélisation des moyennes annuelles met en évidence principalement les communes de Connantre et de Fère-en-Tardenois traversées par la RN4, réseau supportant un trafic poids lourd important (44 % du TMJA)

La Sucrerie Tereos accentue le phénomène de concentration des NOx et PM2,5 dans la commune de Connantre, territoire déjà marqué par la RN 4. Les niveaux de concentration en particules fines PM2,5 sont au niveau du seuil de recommandation de l'OMS.

4 Déplacements domicile-travail (Source Insee-RP2010 et 2015)

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont plus de 2 fois plus nombreux que les flux entrants (1 317 contre 581) dans l'EPCI. 78,2 % des flux sortants de la CCSM ont pour destination principale les autres EPCI du département. La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI a augmenté entre 2010 et 2015 (45,5 % en 2010 pour 56,3 % en 2015).

L'illustration met en évidence l'effet polarisant des agglomérations sézannaise, chalonnaise et sparnacienne sur l'ensemble du territoire. L'attractivité en matière d'emploi de la CC Sézanne, Sud-Ouest Marnais (CCSSOM), de CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (CAECPC) et de la CA de Châlons-en-Champagne (CAC) est visible par le nombre de navettes qu'elles génèrent : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 34,5 % se rendent vers la CCSOM, 16,1 % vers la CAECPC et 15,6 % vers la CAC. En

2010, les actifs étaient plus nombreux à aller travailler dans la CCSOM (36,3 %), dans la CAECPC (18,9 %) et dans la CAC (19,2 %) au détriment des autres EPCI.

L'Aube, département limitrophe, est aussi une destination privilégiée des flux domicile-travail sortants du territoire avec 10 % des flux sortants.

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCSM, 43,6 % y travaillent. De plus, 33,3 % d'actifs du territoire travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus faible que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

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

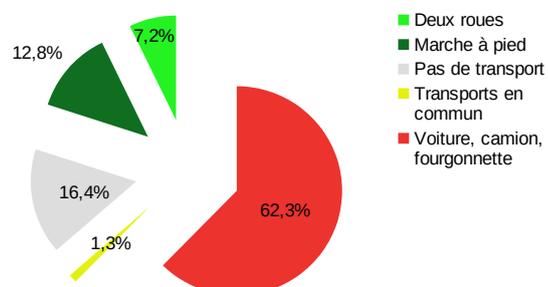
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCSM

En 2015, les 581 actifs venant travailler dans le territoire, utilisent essentiellement la voiture. Quelques actifs résidant dans l'EPCI voisin (CC Sézanne-Sud Ouest Marnais) utilisent les deux roues pour aller travailler dans la CCSM.

4.2.2 Répartition modale pour les résidents

Répartition des modes de déplacements pour les actifs habitant et travaillant dans la CCSM en 2015

Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCSM	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	7,2%
Marche à pied	NR	12,8%
Pas de transport	167	16,4%
Voiture, camion, fourgonnette	636	62,3%
Transports en commun (pour info)	NR	1,3%
Total	1 007	100,0%



Au vu de la faiblesse de l'offre de transports collectifs dans l'ensemble de l'EPCI, les déplacements domicile-travail effectués en « transports en commun », très minoritaires et indiqués dans le graphique ci-contre, concerneraient ceux de la ligne régulière n°160 Fère-Champenoise – Épernay.

Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CCSM : En 2015, 95,2 % des actifs résidant dans la CCSM et travaillant hors de la CCSM vont travailler en voiture. Par rapport à 2010, la part des deux roues a diminué (- 2,1 pts) au bénéfice de tous les autres moyens de transport.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : 43,6 % des flux DOM-TRA des résidents se font en interne au territoire

En 2015, plus de 62 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCSM se font en voiture individuelle et près de 13 % des déplacements DOM-TRA se font à pied.

Entre 2010 et 2015, les parts de la marche et des « pas de transport » ont diminué (respectivement : - 5,3 pts et - 1,7 pts) au profit d'autres modes, notamment celui de la voiture (+ 4 pts). Cependant la part « pas de transport » arrive en 2^e position des différents modes après la voiture, ce qui peut s'expliquer en partie par le caractère agricole de la CCSM avec des agriculteurs qui habitent sur le lieu de leur exploitation.

La voiture particulière et la marche sont donc les modes de transport les plus utilisés pour les déplacements au sein du territoire.

4.2.3 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	239	120
Deux roues	64	58
Voiture	361	438
Transport en commun	0	13
Total (en nombre d'actifs)	663	629

En 2015, 797 actifs domiciliés et travaillant dans la CCSM se déplacent sur une distance de moins de 5 km pour aller travailler (168 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 (55 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « marche » et « pas de transport » ont diminué par rapport à 2010 au profit des voitures (+ 15 pts) et des transports en commun (+ 1,7 pts)

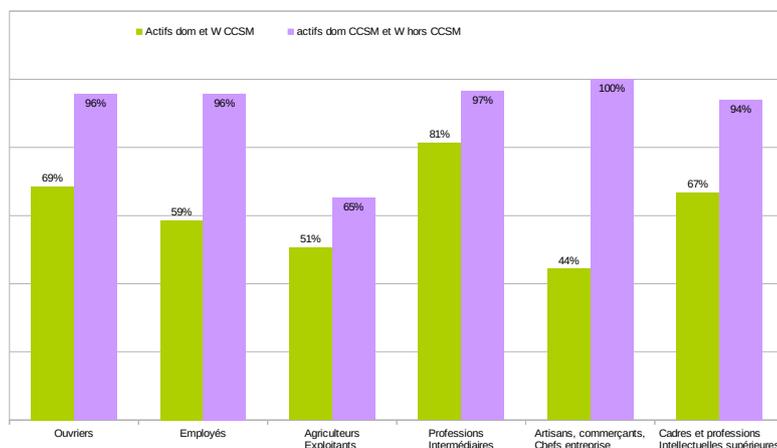
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont 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

En 2015, pour l'ensemble des actifs résidant et travaillant dans la CCSM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 62,6 %. Les artisans et les agriculteurs sont les PCS qui utilisent le moins la voiture individuelle : avec une part « pas de transport » supérieure à la part « voiture » (respectivement 46,6 % contre 44,3 %) ils doivent résider souvent sur le lieu de leur entreprise,

Dès lors que les actifs résidant dans la CCSM vont travailler hors de la CCSM, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 95,7 % (en 2015) : les artisans utilisent la voiture à 100 %.

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



5 Spécificités et actualités du territoire

- Il existe une piste cyclable entre Connantre et la Fère-Champenoise.
- Une étude sur la mobilité des ménages a été lancée par le Pays Brie et Champagne dans le cadre du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (avec la contribution des collectivités qui le compose : la Communauté de Communes de Sézanne Sud-Ouest Marnais, la Communauté de Communes du Sud-Marnais et la Communauté de Communes de la Brie Champenoise). Celle-ci avait pour objectif de mieux cerner les besoins en mobilité du territoire et de permettre aux usagers de s'exprimer sur le sujet.