



PRÉFET
DE LA MARNE

Observatoire départemental des mobilités dans la Marne 2019



Préambule



L'observation territoriale (foncier, logement, déplacements, énergies renouvelables, zones d'activités économiques...) permet l'identification et la territorialisation des enjeux des politiques publiques. Ces données sont ainsi indispensables à la définition, à la mise en œuvre et à l'évaluation des projets d'aménagement et de développement durable des territoires, qu'il s'agisse de planification réglementaire (schéma de cohérence territoriale SCoT, plan local d'urbanisme intercommunal PLUi, programme local de l'habitat PLH, plan climat-air-énergie territorial PCAET...), de contractualisation opérationnelle (contrat de ruralité, action cœur de ville ACV, territoires à énergie positive pour la croissance verte TEPCV...) ou de projets plus ciblés (zone d'aménagement concertée ZAC, opération de revitalisation de territoire ORT...). Ces connaissances doivent être actualisées régulièrement. Plus qu'une simple mise à jour d'informations, il s'agit de prendre en compte les nouveaux usages des données et l'évolution des territoires.

L'actualisation en 2019 des trois observatoires départementaux (du logement, du foncier et des mobilités), tout en permettant la continuité de l'observation, tient compte d'un contexte qui a largement évolué depuis 2015:

- organisation des services de l'État et des collectivités territoriales,
- développement de l'open data, de l'interopérabilité des données, et de nouveaux outils d'exploitation, partage et visualisation des données,
- structuration progressive de l'observation territoriale au niveau régional (GéoGrandEst, Plateforme du foncier...).

La production 2019 s'inscrit d'une part dans une logique de complémentarité avec les travaux nationaux ou régionaux, et d'autre part dans un mode de construction partenarial afin que les observatoires répondent au mieux aux besoins et servent de support au dialogue territorial entre les différents acteurs du développement.

Pour faciliter les analyses croisées, les structures des observatoires thématiques ont été homogénéisées et l'ensemble est introduit par des données « chapeau » présentant le territoire (population et activités économiques). Chaque observatoire est constitué d'une partie départementale et de fiches par établissement public de coopération intercommunale EPCI.

Tout au long de 2019, les partenaires ont été associés aux différentes étapes de production des observatoires :

- le recueil des attentes a été réalisé au cours d'échanges bilatéraux avec des services de l'État (DREAL Grand Est, DRAAF Grand Est, DDCSPP de la Marne), des collectivités territoriales (Association des Maires de la Marne, Conseil départemental - DSD), des chambres consulaires (Chambre de commerce et d'industrie, Chambre des métiers, Chambre d'agriculture) et d'autres partenaires concernés par ces thématiques (Agence d'urbanisme de développement et prospective de la Région Rémoise, Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne, ARCA Union sociale pour l'habitat, Safer Grand Est, ATMO Grand Est),
- quatre réunions de travail ont permis de construire l'architecture finale et d'identifier des sujets à approfondir.

La direction départementale des territoires de la Marne vous souhaite une excellente lecture.

La directrice départementale des territoires de la Marne,

Catherine Rogy

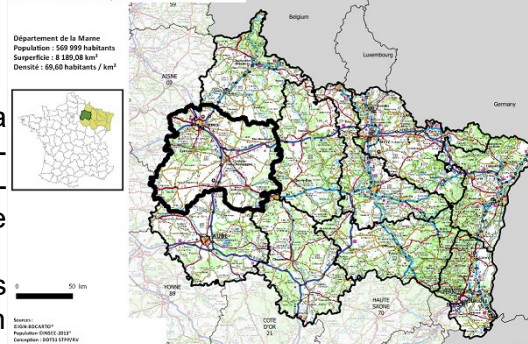
Sommaire

Département de la Marne - Données générales	1
Analyse départementale	9
Fiches EPCI	17
CU du Grand Reims	
CA Châlons en Champagne	
CA Épernay, Côteaux et Plaine de Champagne	
CC Vitry Champagne Der	
CC de l'Argonne Champenoise	
CC Brie Champenoise	
CC Côtes de Champagne et Val de Saulx	
CC Grandes Vallée de la Marne	
CC Moivre et Coole	
CC Paysages de Champagne	
CC Perthois – Bocage et Der	
CC Région de Suippes	
CC Sézanne – Sud Ouest Marnais	
CC du Sud Marnais	
Glossaire	107
Méthodologie	111

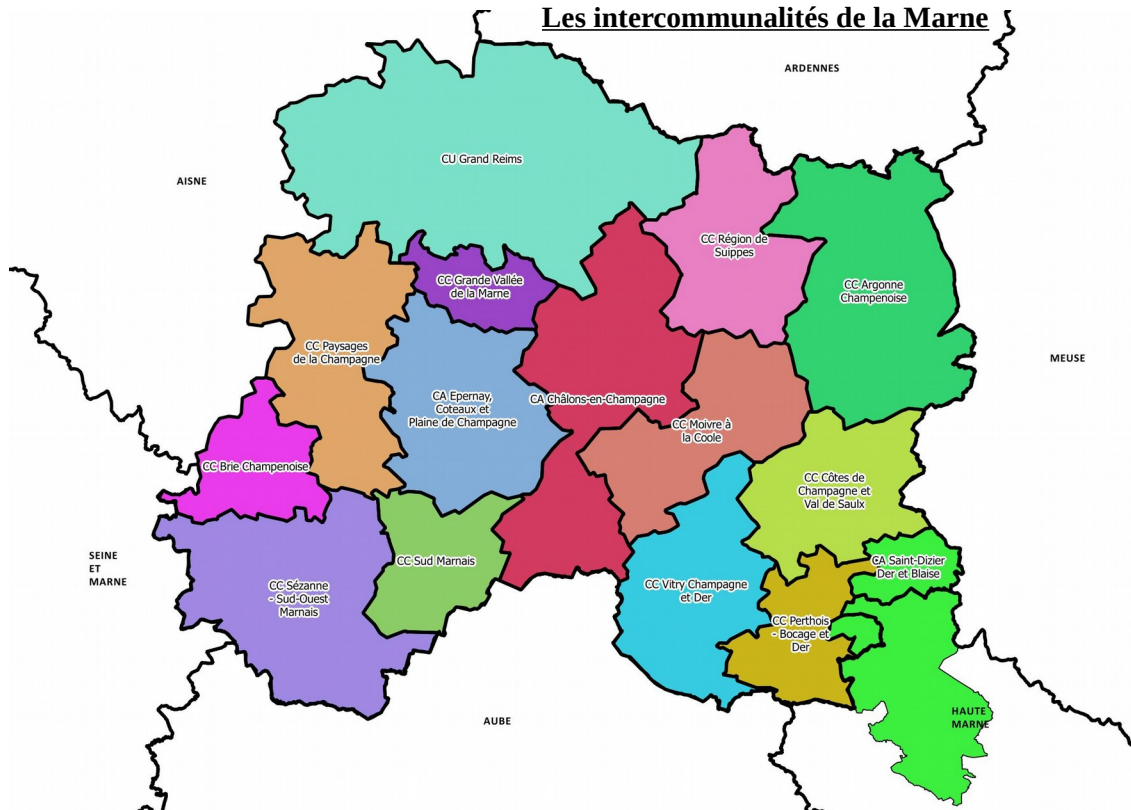
1. Situation

Le département de la Marne est situé à l'extrémité ouest de la région Grand-Est en bordure immédiate des régions Île-de-France et Hauts-de-France situées respectivement au sud-ouest et ouest du territoire. Il constitue de ce fait un territoire de transition entre le bassin parisien et « la France de l'Est ». La région Grand Est couvre 57 500 km² et compte 5,5 millions d'habitants. S'il forme le plus vaste département de la région avec une superficie de 8 200 km², il n'occupe que la cinquième position sur le plan démographique 572 293 habitants en 2015. Ce décalage s'explique par une dominante rurale caractérisée par une densité de population de 70 habitants par km² en moyenne. À noter, une densité de population inférieure à 20 habitants par km² sur plus de 50 % de son territoire.

Localisation du département de la Marne



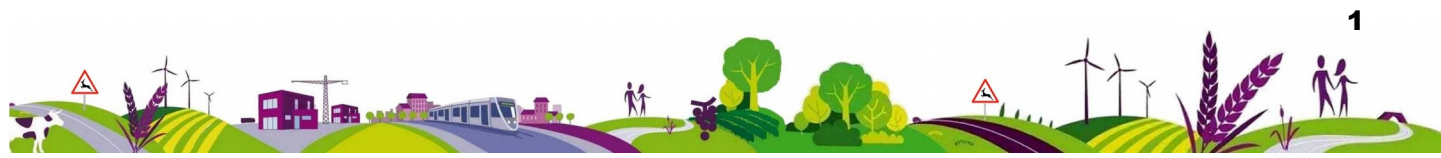
Les intercommunalités de la Marne



La Marne compte 14 EPCI. 10 communes de la Marne font partie de la communauté d'agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise en Haute-Marne, EPCI interdépartemental en partie sur la Haute-Marne.

Territoire	Marne	Grand Est	France de province
Nombre de communes	613	5 121	33 571
Densité en 2015 (nombre d'habitants au km ²)	70	97	98

Source : Insee, RP 2015



2. Démographie

Une croissance démographique entre 2010 et 2015 portée par un solde naturel positif et concentrée dans les deux EPCI les plus peuplés

Au 1^{er} janvier 2015, la population marnaise s'élève à 572.293 habitants, soit un gain de près de 7.000 habitants depuis 2010 (+ 1,2%). La croissance au niveau de la région Grand Est, est plus atone (+0,5%), celle de la France de province plus forte que dans le département (+2,4%). Les chiffres d'évolution de la population pour la période 2011-2016 montrent une croissance plus faible pour ces trois niveaux d'observation.

Indicateurs démographiques	Marne	Grand Est	France de province ¹
Population en 2010	565 357	5 532 530	50 979 001
Population en 2015	572 293	5 559 051	52 218 677
<i>Evolution de population 2010 – 2015</i>	1,23 %	0,48 %	2,43 %
<i>Evolution de population 2011– 2016</i>	0,75 %	0,29 %	2,21 %

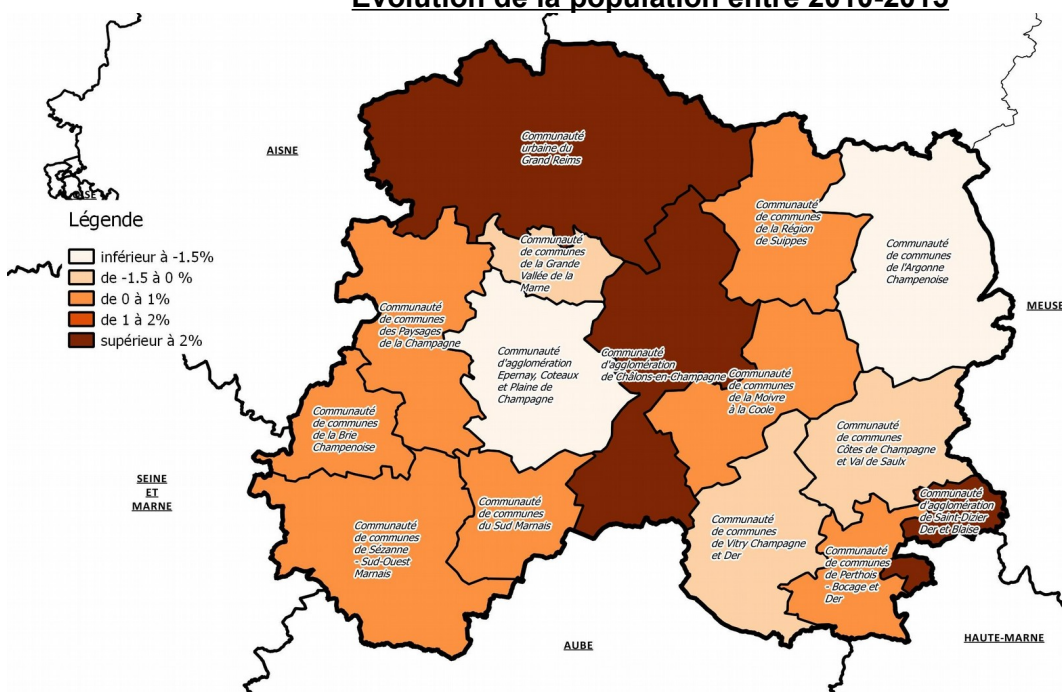
Source : Insee, RP 2015

¹ La France de province recouvre l'ensemble des régions métropolitaines moins la région Île-de-France.

Au niveau intercommunal, la communauté de communes de l'Argonne Champenoise enregistre la plus forte baisse de population entre 2010 et 2015 (-2,5 % soit une perte de 309 habitants) avec la communauté d'agglomération d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne (-1,8 % soit une perte de 910 habitants). Les plus fortes augmentations sont observées dans la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne et la communauté urbaine du Grand Reims, avec des hausses respectives de 2 % et 2,3 %.

La croissance de la population dans le département résulte d'un solde naturel positif compensant le solde migratoire négatif. Pour la communauté d'agglomération d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne le solde naturel ne compense pas le solde migratoire négatif. Dans la communauté de communes de l'Argonne Champenoise il s'agit du cumul des soldes naturel et migratoire négatifs.

Evolution de la population entre 2010-2015



En complément :

 [Visualisation de la typologie des soldes naturel et migratoire apparent 2012-2017 par EPCI.](#)

 [Visualisation du taux d'évolution annuel de la population et de la variation en nombre d'habitants par commune entre 2012 et 2017](#)

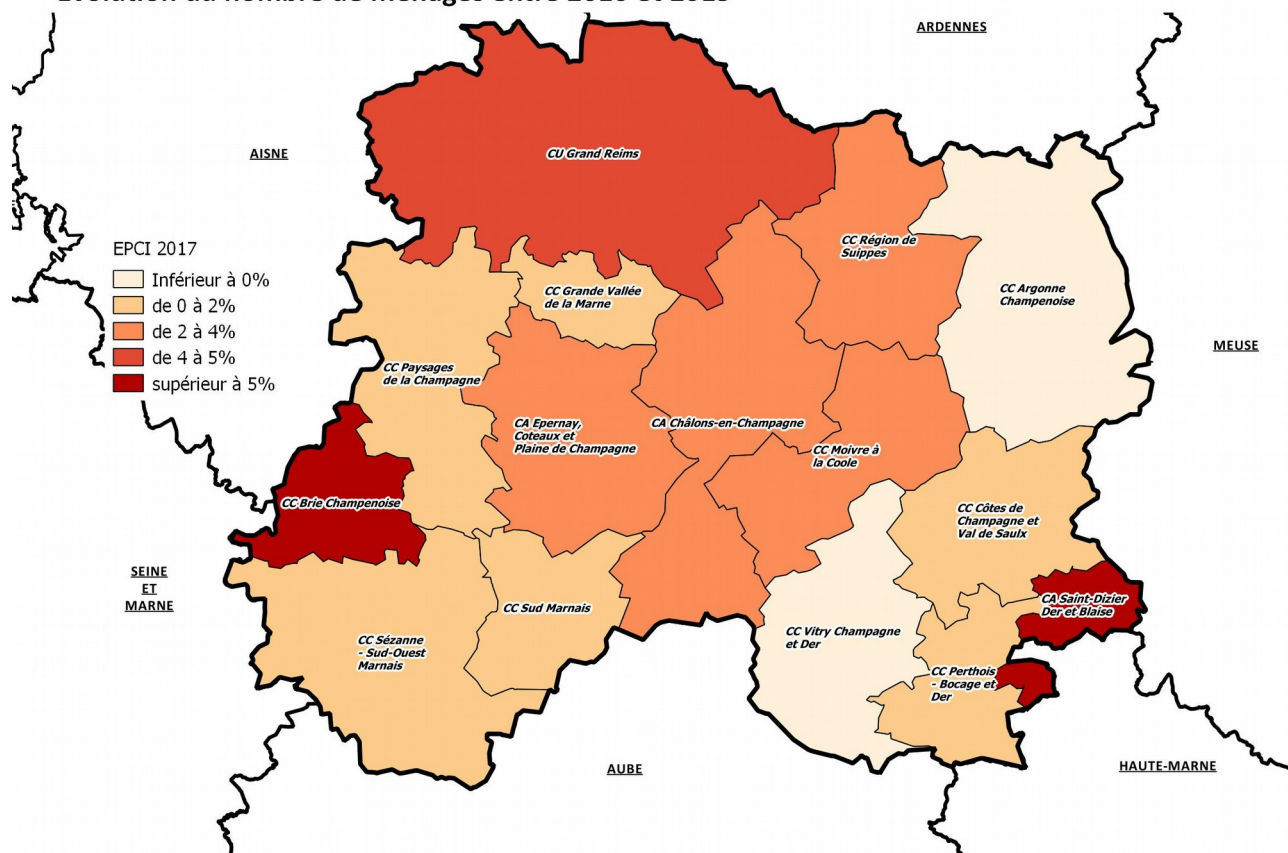
Une augmentation modérée du nombre de ménages

En 2015, la Marne compte 258 108 ménages et enregistre 8 924 ménages supplémentaires par rapport à 2011, soit une augmentation de 3,6 %. Cette progression, moins forte qu'au niveau France de province est comparable à celle de la région. La communauté de communes Brie Champenoise et la communauté urbaine du Grand Reims observent les hausses les plus importantes (4,8 % et 5,5%). Les communautés de communes Vitry, Champagne et Der et de l'Argonne Champenoise perdent des ménages en plus d'une baisse de leur population. La taille moyenne des ménages se maintient.

	Marne	Grand Est	France de province
Nombre de ménages en 2010	249 184	2 372 918	22 143 824
Nombre de ménages en 2015	258 108	2 444 937	23 176 785
<i>Evolution du nombre de ménages 2010 – 2015</i>	3,6%	3,0%	4,7%
Taille des ménages en 2010	2,2	2,3	2,3
Taille des ménages en 2015	2,2	2,2	2,2
<i>Evolution de la taille des ménages 2010 – 2015</i>	0	-0,1	-0,1

Source : Insee, RP 2010 et 2015

Évolution du nombre de ménages entre 2010 et 2015



 [Visualisation de la taille des ménages par EPCI](#)



Une population vieillissante mais qui reste plus jeune qu'au niveau national.

Indicateurs démographiques	Marne	Grand Est	France de province
Part des moins de 30 ans en 2015	37,6%	35,5%	35,1%
Part des plus de 60 ans en 2015	24,0%	24,9%	26,3%
Part des plus de 75 ans en 2015	8,7%	9,2%	9,9%

Source : Insee, RP 2010 et 2015

[Visualisation de la part des 75 ans et plus par EPCI en 2017](#)

	Marne	Grand Est	France de province	France	Europe
Indice de vieillissement ¹ 2011	65	70	76	69	NA
Indice de vieillissement ¹ 2016	74	81	85	78	92

Source : Insee, RP 2010 et 2015, Observatoire des Territoires

¹ L'indice de vieillissement est le rapport de la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Un indice autour de 100 indique que les 65 ans et plus et les moins de 20 ans sont présents dans à peu près les mêmes proportions sur le territoire ; plus l'indice est faible plus le rapport est favorable aux jeunes, plus il est élevé plus il est favorable aux personnes âgées.

[Visualisation de l'indice de vieillissement par EPCI en 2017](#)

3. Ressources

Une hausse des ménages aux revenus les plus bas

En 2015, 52,3 % des ménages marnais sont éligibles à un logement social (revenus inférieurs à 100% des plafonds HLM-PLUS. Cette part est inférieure à la part régionale (54%) et à la part France de province (55,7%). Les ménages les plus précarisés, aux revenus inférieurs à 30 % des plafonds HLM-PLUS, sont moins représentés dans le département (9,8%) qu'au niveau France de province (10,3%). Cependant, entre 2013 et 2015 dans la Marne, le nombre de ménages avec des revenus inférieurs à 30 % des plafonds HLM-PLUS augmente de 6 %. La hausse est moins marquée au niveau régional (+4,5%) et au niveau France de province (+3,1%).

La communauté urbaine du Grand Reims et la communauté de communes de Vitry, Champagne et Der présentent les plus forts taux de ménages les plus précarisés, respectivement 11,4 % et 11,8 %.

Ressources	Marne	Grand Est	France de province
Part des ménages aux revenus \leq 30 % du plafond HLM en 2015	9,8%	9,9%	10,3%
Part des ménages aux revenus \leq 60 % du plafond HLM en 2015	24,7%	25,5%	26,7%
Part des ménages aux revenus \leq 100 % du plafond HLM en 2015	52,3%	54,0%	55,7%
Revenu disponible médian ² par UC en 2015	20 549 €	20 502 €	

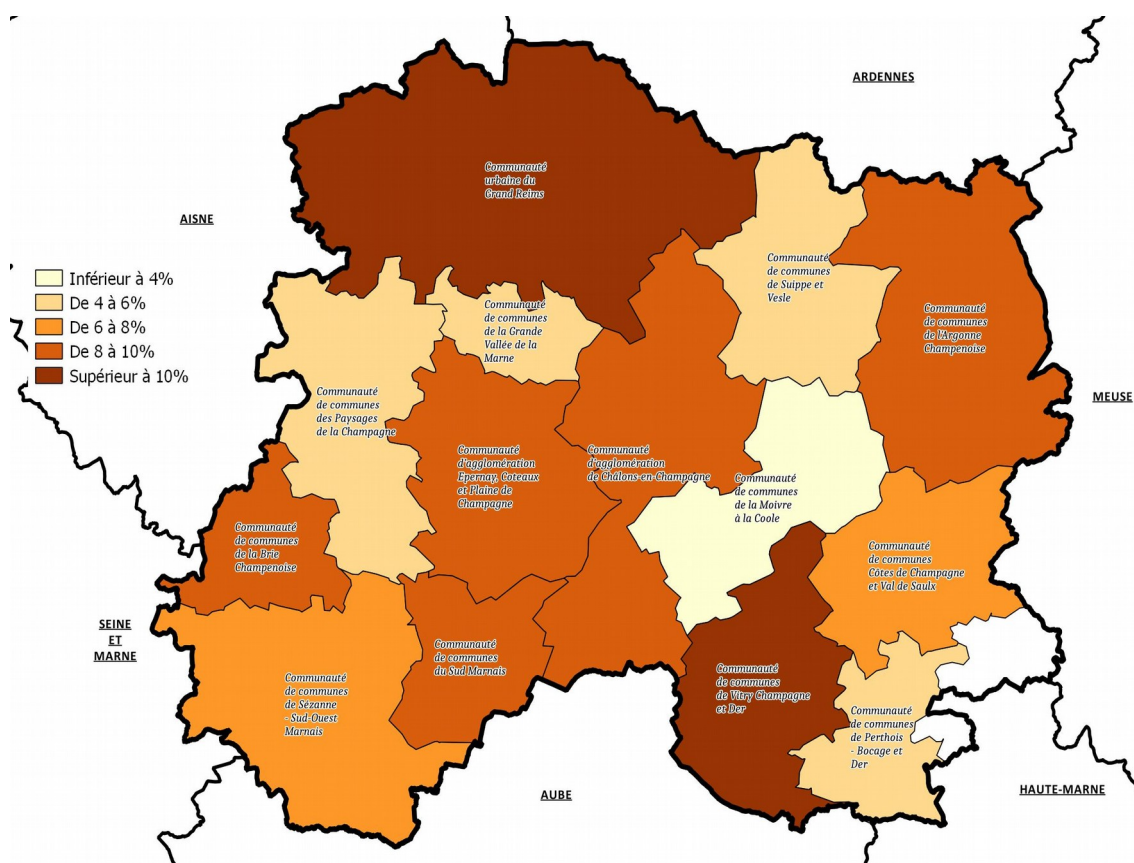
Source : Filocom 2015, Observatoire des Territoires



² Le niveau de vie est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (uc). Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage.

Les unités de consommation sont généralement calculées selon l'échelle d'équivalence dite de l'OCDE modifiée qui attribue 1 uc au premier adulte du ménage, 0,5 uc aux autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 uc aux enfants de moins de 14 ans. Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs.

Taux de ménages avec des revenus inférieurs à 30 % du plafond HLM en 2015



Source : Filocom 2015

22,9 % des ménages locataires du parc public ont des revenus inférieurs à 30 % des plafonds HLM-PLUS. Cette valeur est inférieure de 4,9 points à la moyenne régionale et de 5,9 points à la moyenne France de province. Les valeurs sont inférieures dans le parc privé. Les ménages à très faibles revenus ne représentent que 13,7 % des locataires du parc privé marnais. La communauté de communes de l'Argonne champenoise enregistre les plus forts taux de ménages précaires dans les parcs locatifs privé et public.

Entre 2013 et 2015 dans la Marne, le nombre de ménages à très faibles revenus dans le parc privé augmente de 10,2 %. La hausse est moindre au niveau régional (+6,4 %) et France de province (+4,4 %).

Dans le parc public, le nombre de ménages à très faibles revenus progresse également : +7,1 % dans le département, +7,0 % dans la région et +7,6 % dans la France de province.



35,4 % des ménages locataires éligibles à un logement social sont logés dans le parc privé dans la Marne. Cette part s'élève à 57,7 % en France de province. Cet écart se justifie par un parc public très représenté dans le département jouant pleinement son rôle social.

Part des ménages locataires logés dans le parc privé selon leurs revenus

	revenus ≤30 % des plfds HLM	revenus ≤60 % des plfds HLM	revenus ≤100 % des plfds HLM
CU Grand Reims	27,5%	28,8%	31,3%
CA Châlons-en-Champagne	19,7%	21,7%	26,5%
CC Paysages de la Champagne	76,8%	76,2%	77,2%
CC Grande Vallée de la Marne	46,3%	45,7%	49,2%
CA Epernay, Coteaux et Plaine de Champagne	38,4%	42,2%	48,3%
CC Brie Champenoise	62,7%	62,9%	61,8%
CC Sézanne, Sud Ouest Marnais	48,4%	55,4%	62,0%
CC Sud Marnais	44,1%	49,9%	53,3%
CC Suipe et Vesle	42,7%	42,5%	45,3%
CC Argonne Champenoise	51,7%	53,8%	57,0%
CC Moivre à la Coole	61,9%	61,3%	66,1%
CC Côtes de Champagne et Val de Saulx	46,8%	51,8%	54,4%
CC Vitry Champagne et Der	21,8%	25,3%	29,9%
CC Perthois-Bocage et Der	nc	78,1%	78,1%
Marne	29,5%	32,0%	35,4%
Région Grand Est	46,9%	49,2%	53,9%
France de province	51,9%	53,5%	57,7%

4. Économie

Indicateurs économiques	Marne	Grand Est	France de province
Nombre d'emplois au lieu de travail 2015	237 871	2 078 423	20 045 141
Indicateur de concentration d'emploi en 2015	102,2	92,3	96,7
Population active en 2010 15 ans-64 ans	268 707	2 605 064	
Population active en 2015 15 ans-64 ans	268 210	2 603 443	

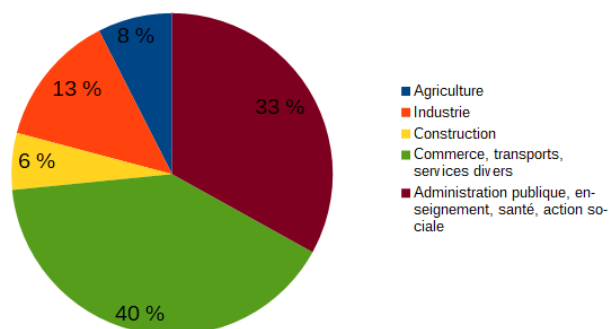
Source : Insee, RP 2015

L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Cet indicateur permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace. Si cet indice est supérieur à 100 alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Dans ce cas, le territoire considéré occupe une fonction de pôle d'emploi.

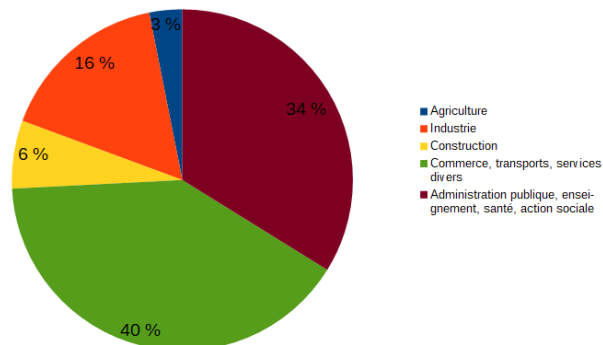
 [Visualisation de l'indice de concentration d'emplois en 2017 par EPCI](#)



Emplois selon le secteur d'activité en 2015 dans la Marne



Emplois selon le secteur d'activité en 2015 en Grand Est



Les secteurs de l'agriculture et de l'industrie se détachent plus distinctement de la répartition sectorielle de l'emploi régional. La présence du vignoble champenois donne davantage de poids au secteur agricole alors que l'industrie est plus en retrait.

Activité	Marne	Grand Est
Taux d'emploi des 25-64 ans en 2015	62,9%	63,4%
Taux de chômage des 25-64 ans en 2015	11,8%	12,3%

Source : Baromètr'Eco, CCI Marne

Le taux d'emploi est défini comme la part des personnes ayant un emploi parmi les personnes âgées de 25 à 64 ans, exprimée en pourcentage. Le taux d'emploi rend compte de la capacité des structures productives à mobiliser les ressources humaines présentes sur le territoire. L'élévation du taux d'emploi, toutes choses égales par ailleurs, accroît la production de richesse par habitant et favorise l'inclusion sociale des populations.

Début 2019, la Marne enregistre un taux de chômage de 8 %, soit un niveau toujours légèrement en dessous du chiffre régional (8,2%).

Principaux employeurs en effectifs

Raison sociale	Intercommunalité principale	Secteur principal	Effectifs	Nb d'Ets
LA POSTE	CA de Châlons-en-Champagne	Activités de poste et de courrier	2151	73
M H C S	CA d'Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne	Activités financières et d'assurance	2000	6
CARREFOUR HYPERMARCHES	CU du Grand Reims	Hypermarché	932	4
CARRARD SERVICES	CU du Grand Reims	Services aux entreprises	861	3
AXON CABLE	CC de la Brie Champenoise	Fab. équipements électriques	707	2
SCAPEST STE COOPERATIVE APPROVISIONNEMENT	CA de Châlons-en-Champagne	Centrale d'achats alimentaires	652	2
POLYCLINIQUE DE COURLANCY	CU du Grand Reims	Activités hospitalières	635	3
TI AUTOMOTIVE FUEL SYSTEMS SAS	CA de Châlons-en-Champagne	Fab. autres pompes et compresseurs	602	2

Source : Baromètr'Eco, CCI Marne - Données issues du fichier consulaire en janvier 2019

 Pour en savoir plus : https://www.marne.cci.fr/static/pdf/data/SynthesEco_departement_marne.pdf
 et lien vers [Fiches EPCI](#)





Département de la Marne



1 Offre d'infrastructures et de services

Trafic routier sur routes départementales, nationales et autoroutes



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

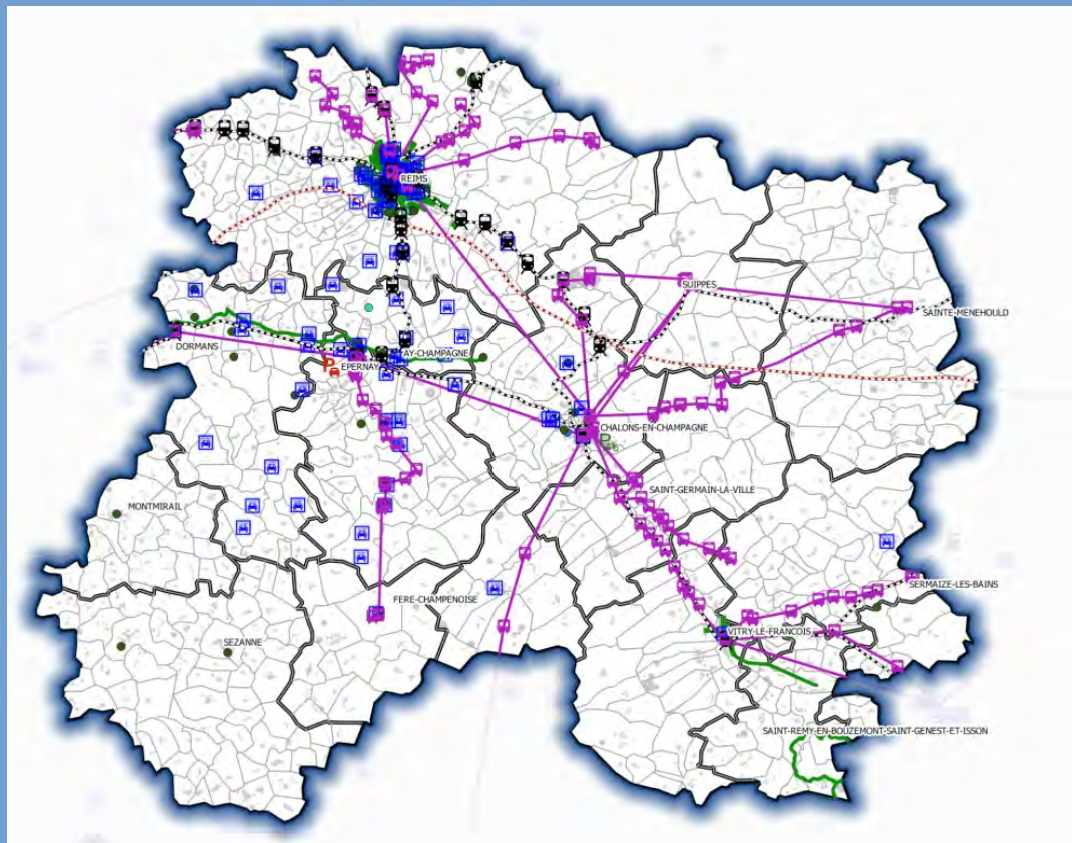
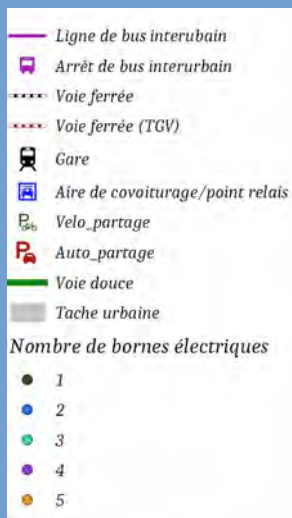
Le département est traversé par trois autoroutes (A4, A26 et A34) qui se rencontrent toutes dans l'agglomération de Reims, par un réseau de routes nationales (RN31, RN51, RN4 et RN44) qui supportent un trafic de poids lourds important et un réseau départemental qui irrigue le territoire.

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

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



L'offre de mobilité durable sur le département



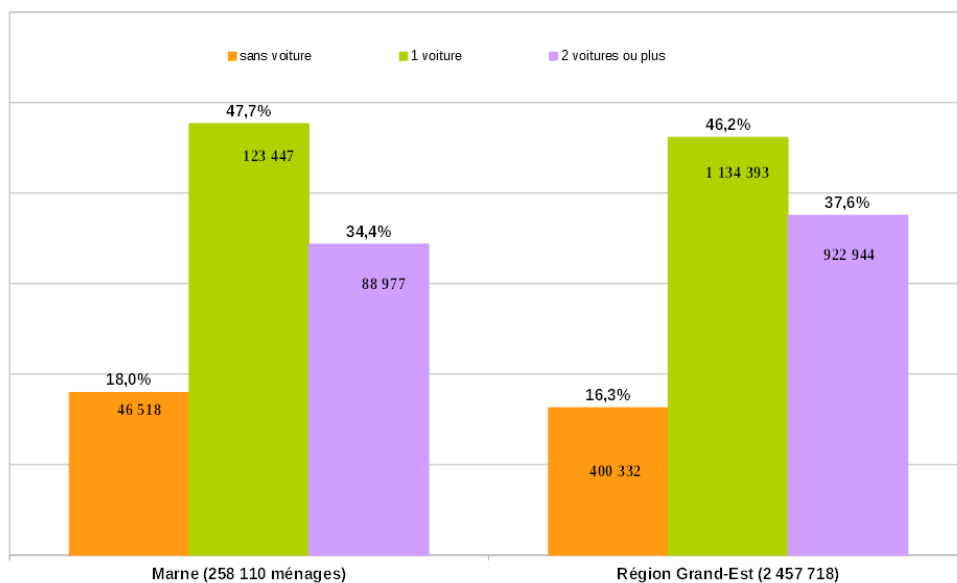
Sources :
 Fluo Grand Est
 SNCF Open Data
 DREAL Grand Est, Panorama des nouvelles mobilités

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

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

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

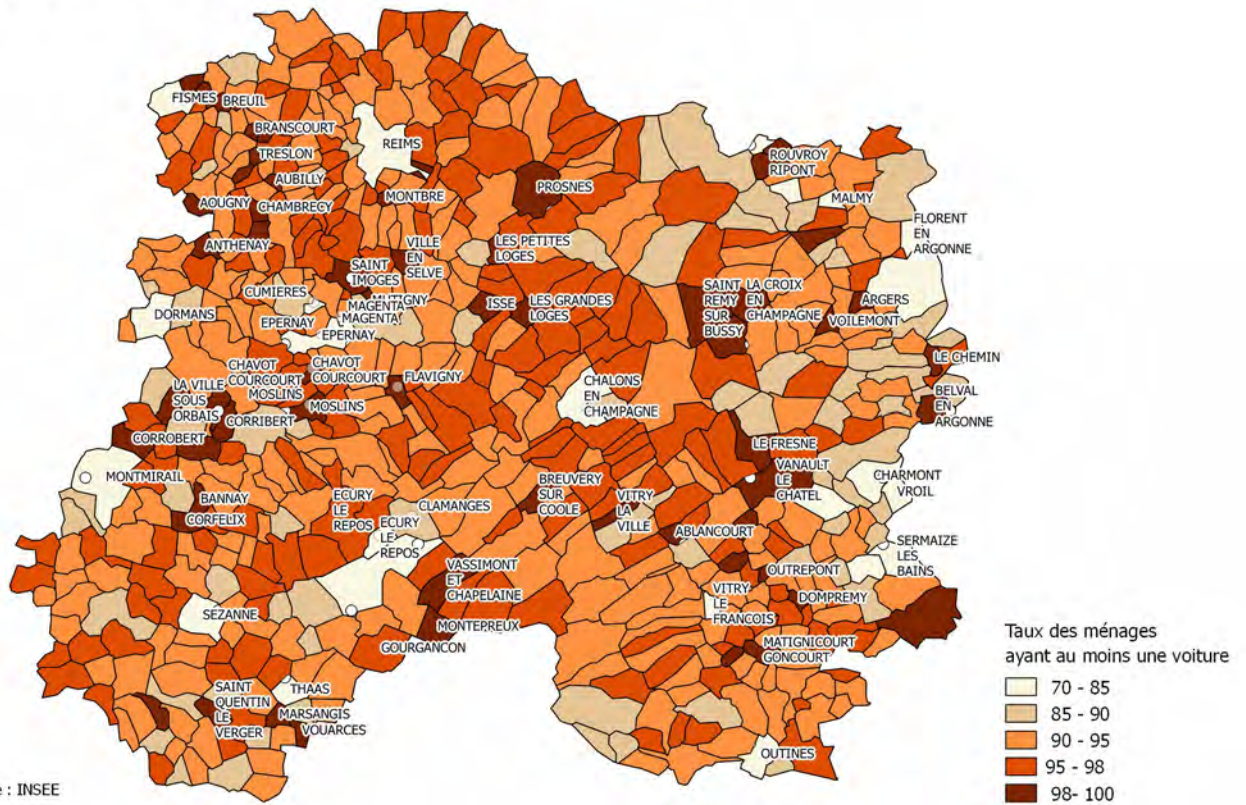


81,9 % des ménages du département possèdent au moins une voiture. Sur l'ensemble des ménages ayant au moins une voiture, 41,9 % des ménages de la Marne possèdent au moins 2 voitures. Ce taux est inférieur à celui des ménages de la région (44,9 %).

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

Sources : Insee-RP2015

Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



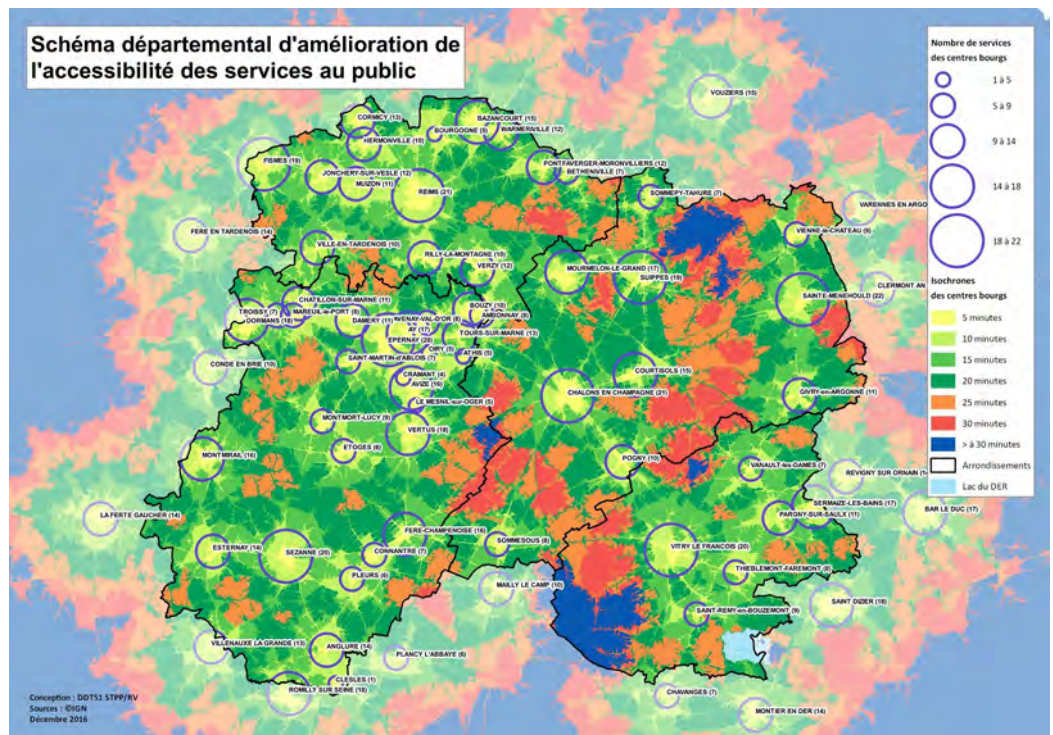
Les ménages les moins motorisés du département (entre 70 et 85 % des ménages ayant au moins une voiture) se situent principalement dans les pôles et bourgs-centre de chaque EPCI. Dans de nombreuses communes, plus de 98 % (voire 100 %) des ménages possèdent au moins une voiture. Ces communes se situent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

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture

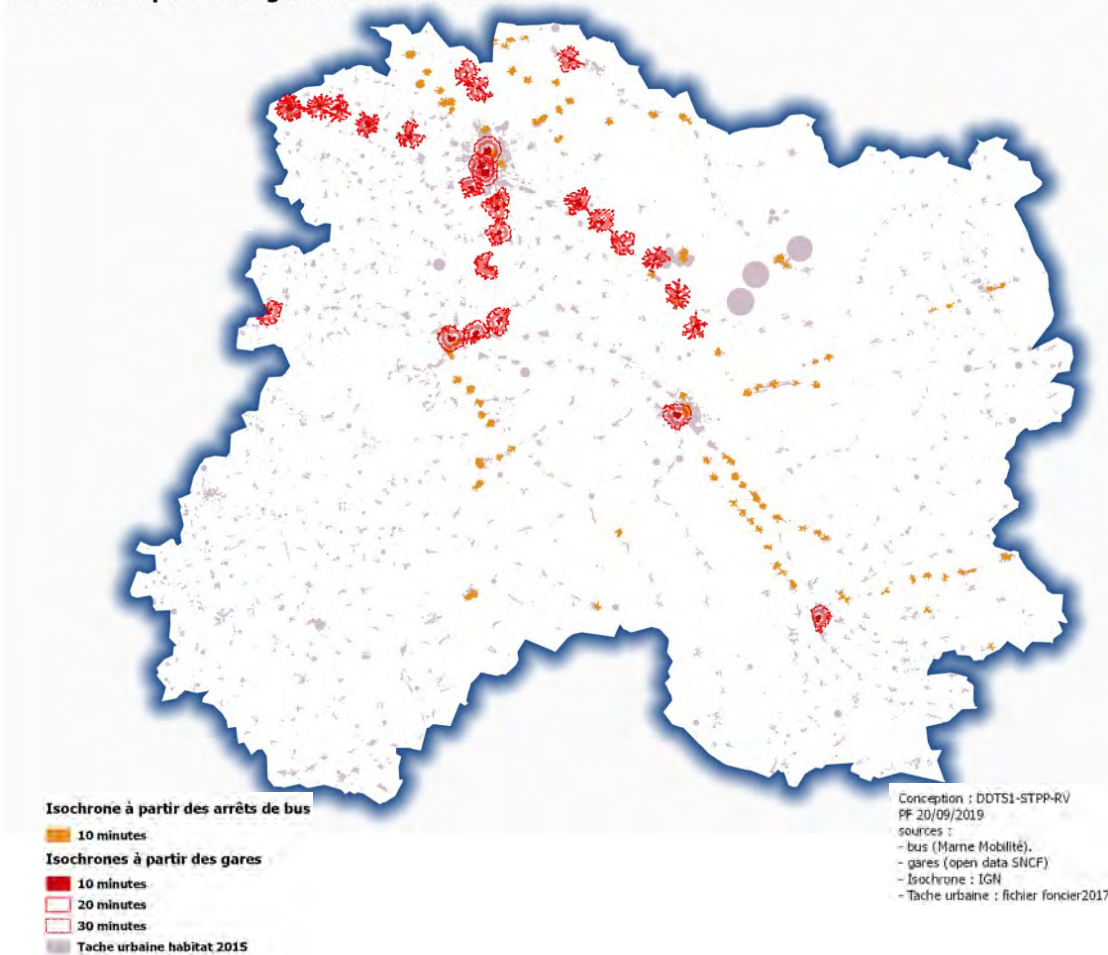
D'après le travail réalisé lors du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), certaines communes assurent des fonctions de centralité et concentrent l'offre d'équipements et de services.

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



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

Isochrones à partir des gares et des arrêts de bus



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

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

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

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

3.1 Les émissions liées au transport routier

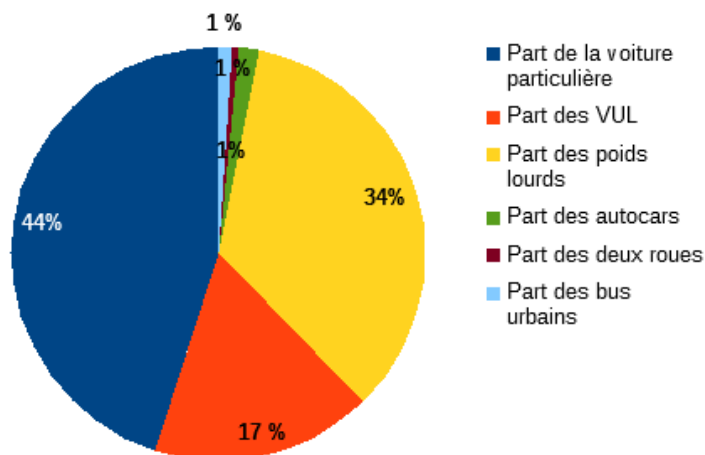
Dans la région du Grand Est, le secteur des transports occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (22 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales régionales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. Il est responsable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

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

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

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

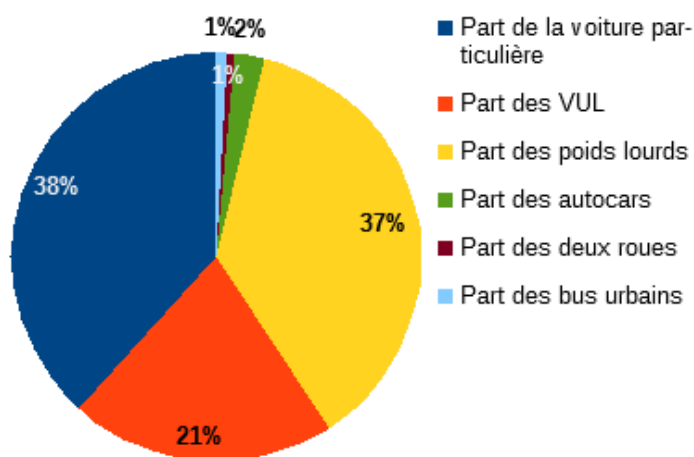
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



Source : ATMO Grand Est
Invent'Air V2019

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

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

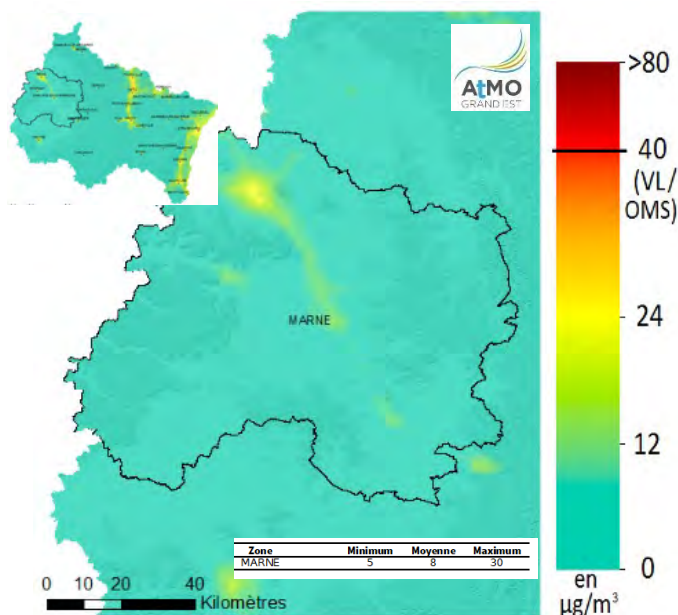


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 38 % et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

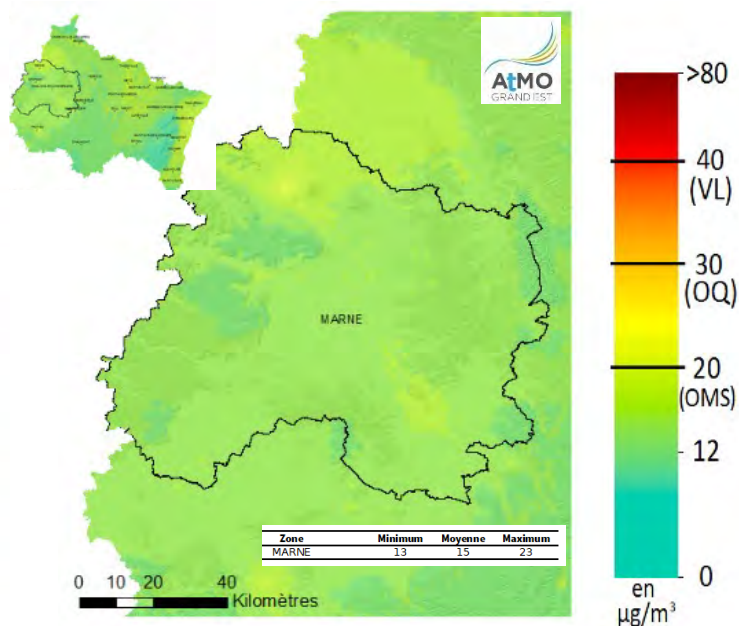
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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

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



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

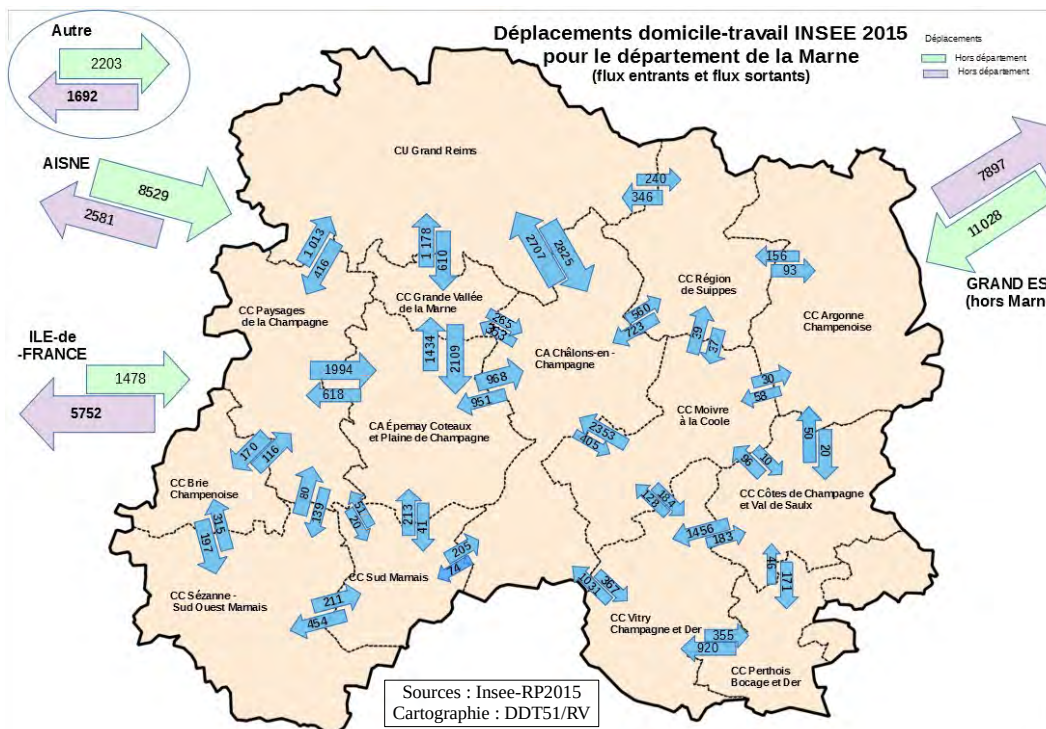


La modélisation de la moyenne annuelle de dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne du département est à $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

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

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

4.1 Les flux domicile-travail

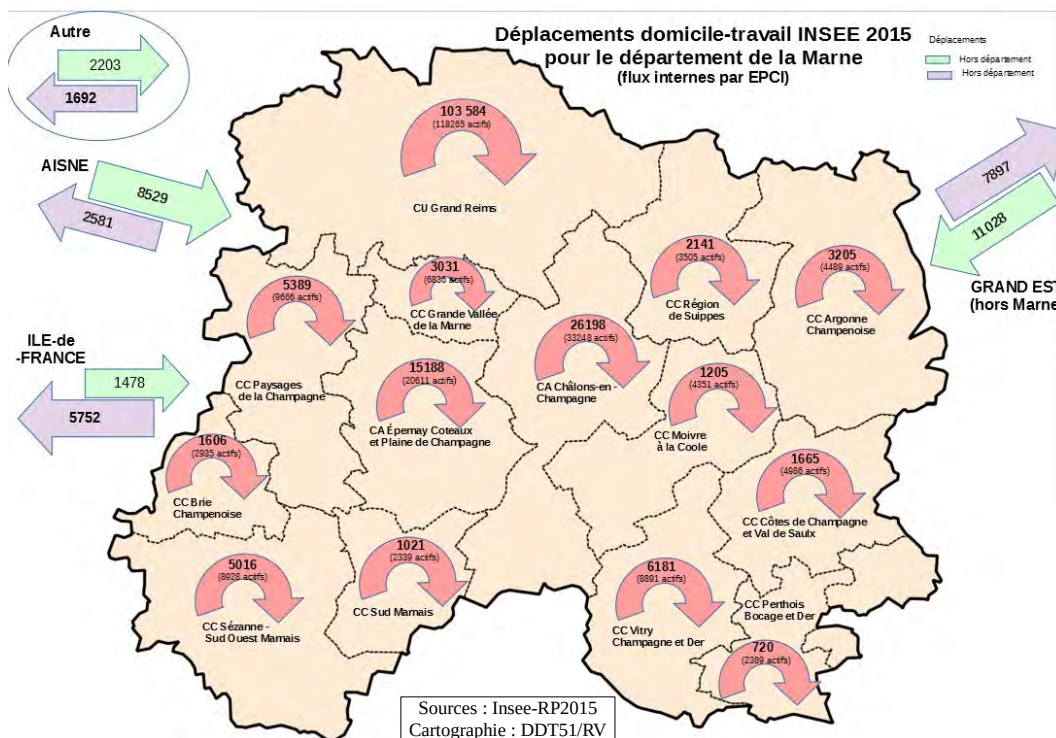


En 2015, 7,7 % des actifs du département (nombre total d'actifs dans le département : 232 493 actifs) vont travailler en dehors de la Marne. Ce taux est en légère hausse par rapport à 2010 (6,6 %).

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

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

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

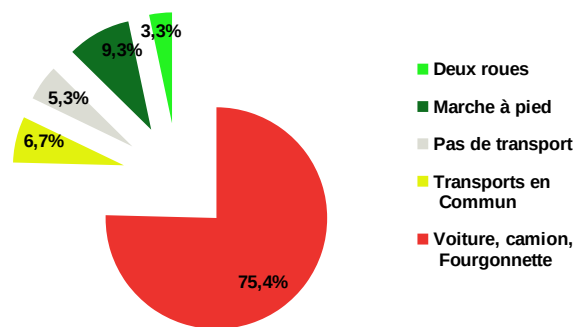


4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

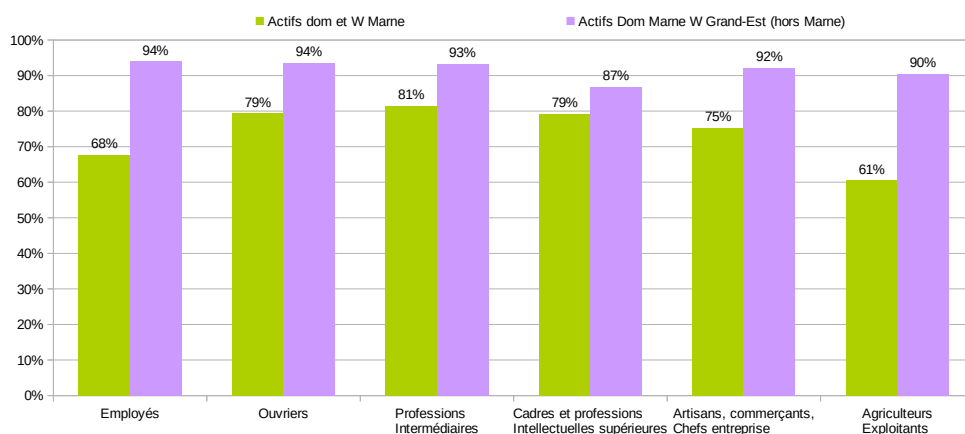
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

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

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

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

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



Fiches EPCI

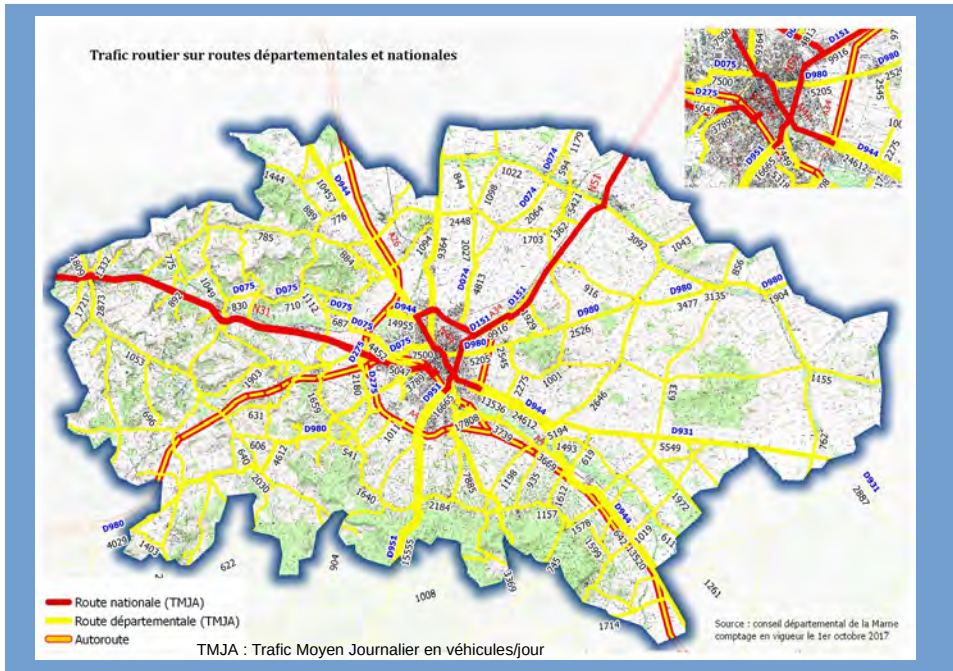
CU du Grand Reims	19
CA Châlons en Champagne	27
CA Épernay, Côteaux et Plaine de Champagne	35
CC Vitry Champagne Der	43
CC de l'Argonne Champenoise	49
CC Brie Champenoise	55
CC Côtes de Champagne et Val de Saulx.....	61
CC Grandes Vallée de la Marne	67
CC Moivre et Coole	73
CC Paysages de Champagne.....	79
CC Perthois – Bocage et Der	85
CC Région de Suippes	91
CC Sézanne – Sud Ouest Marnais	97
CC du Sud Marnais	103



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.

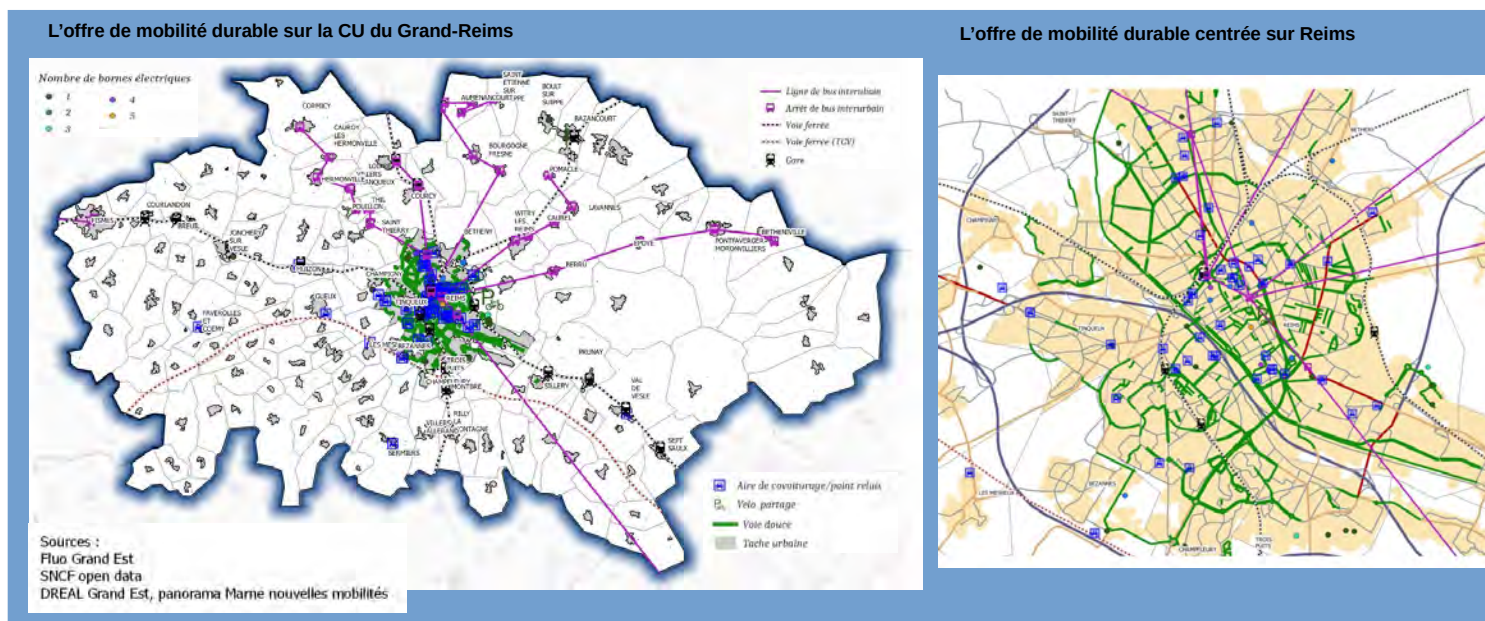
1 Reims-Franchet-d'Esperey ; Reims-Maison-Blanche ; Magneux-Courlandon ; Breuil-Romain ; Jonchery-sur-Vesle ; Muizon ; Bazancourt ; Loivre ; Courcy-Brimont ; Trois-Puits ; Montbré ; Rilly-la-Montagne ; Sillery ; Prunay ; Val-de-Vesle ; Sept-Saulx

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.

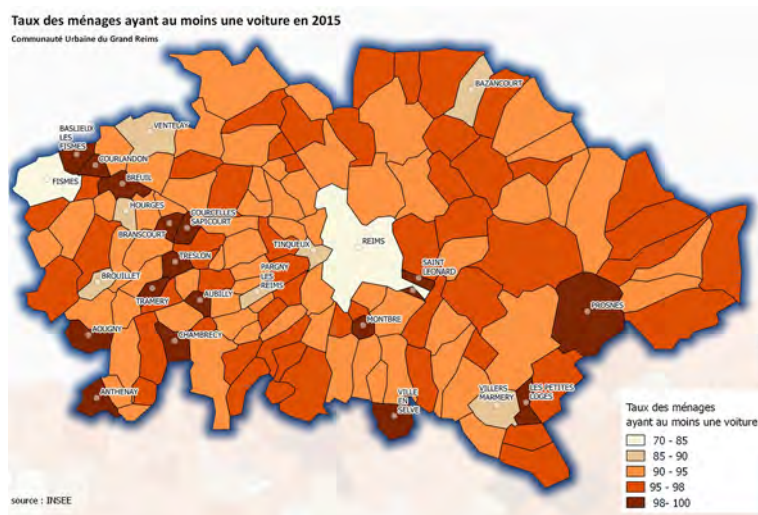
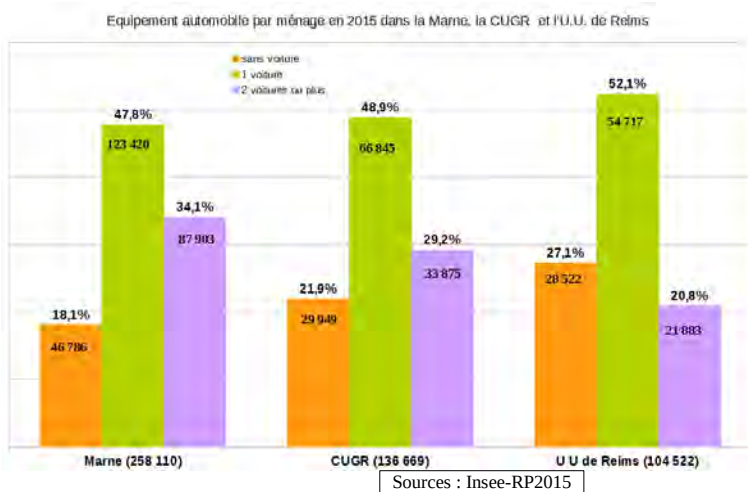


En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi que des aires de covoiturages signalisées dans le centre de Reims, ainsi que dans certaines communes 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 **20**

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.

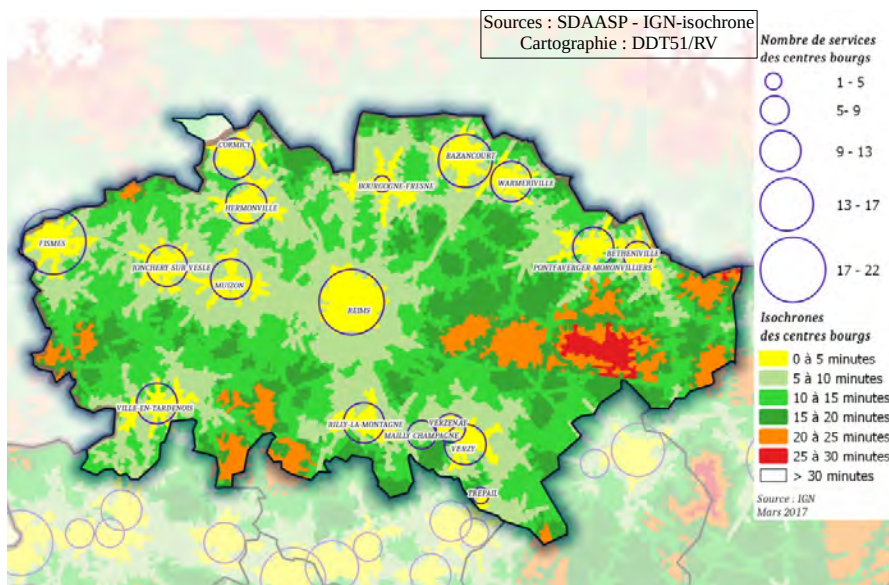
Par ailleurs, Saint-Léonard est la seule commune de l'unité urbaine de Reims dont 100 % des ménages possèdent au moins une voiture en 2015, ce qui peut se comprendre avec une population de 109 habitants en 2015 relativement aisée. En effet, le revenu médian dans la commune est supérieur de 27 % à celui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

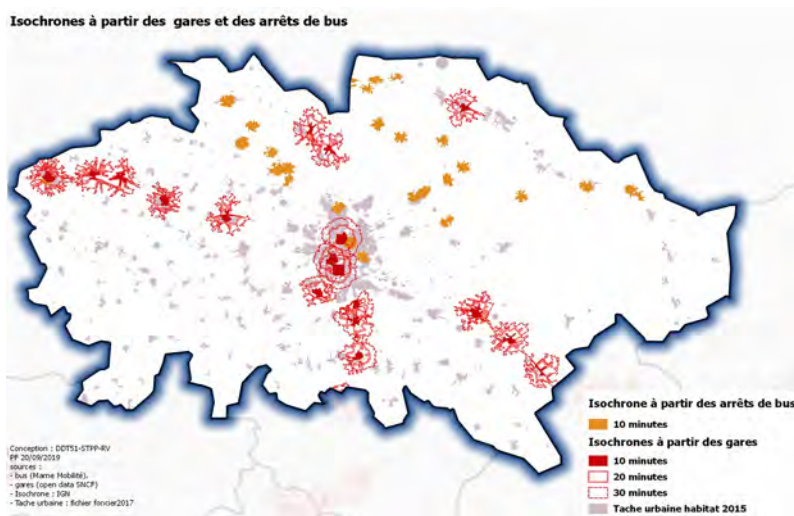
Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant les différentes gares de Reims a augmenté : de 15,78 % pour la gare Champagne-Ardenne TGV (786 579 voyageurs en 2017), de 5,73 % pour Reims Centre (3 795 929 voy. en 2017), de 10,41 % pour Franchet d'Esperey (46 449 voy. en 2017) et de 28,14 % pour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

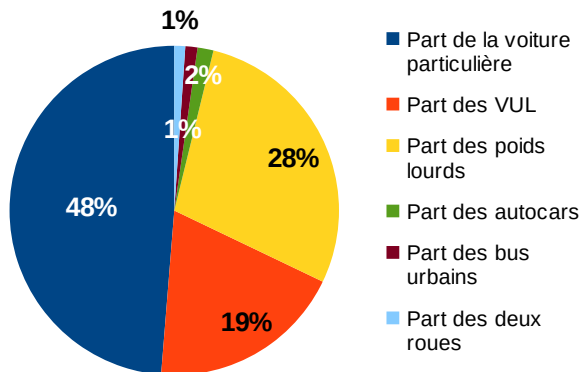
Par ailleurs, en 2010, le secteur du transport routier émet 20 % des émissions totales des particules fines PM 2,5. Entre 2010 et 2015, ce secteur est passé du 2^e secteur le plus émetteur au 3^e (- 5 points).

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

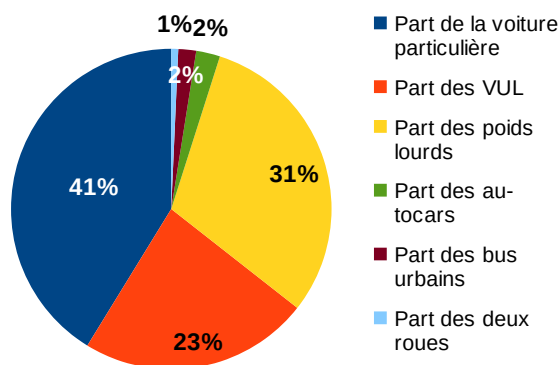


Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015

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.

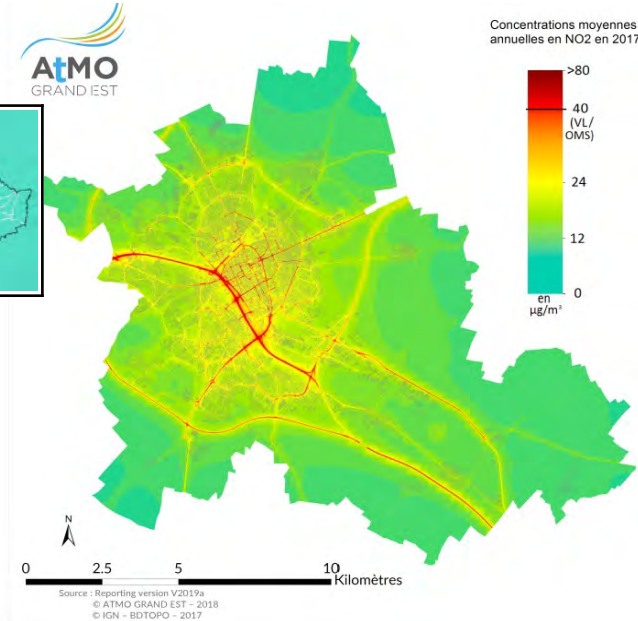
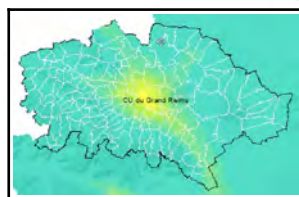
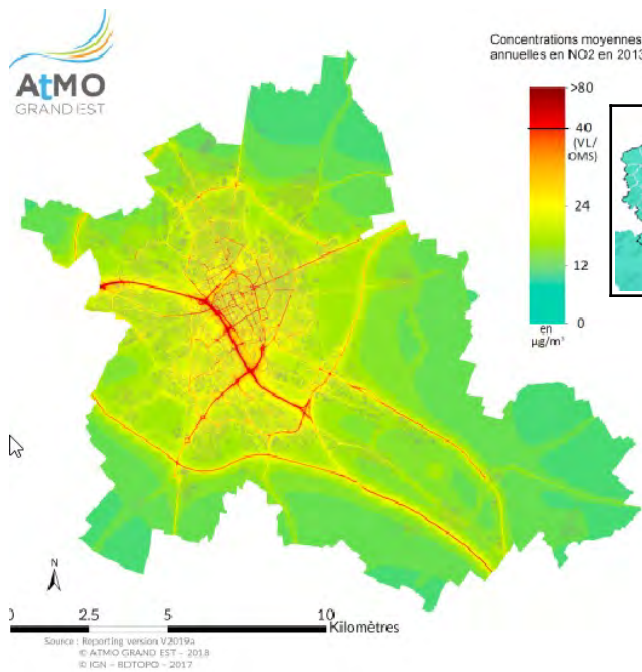
Cependant, entre 2010 et 2015, la part des émissions émanant des poids lourds a fortement diminué (- 14 points) au détriment de la part des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers qui ont augmenté respectivement de + 5 points et + 9 points.



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

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

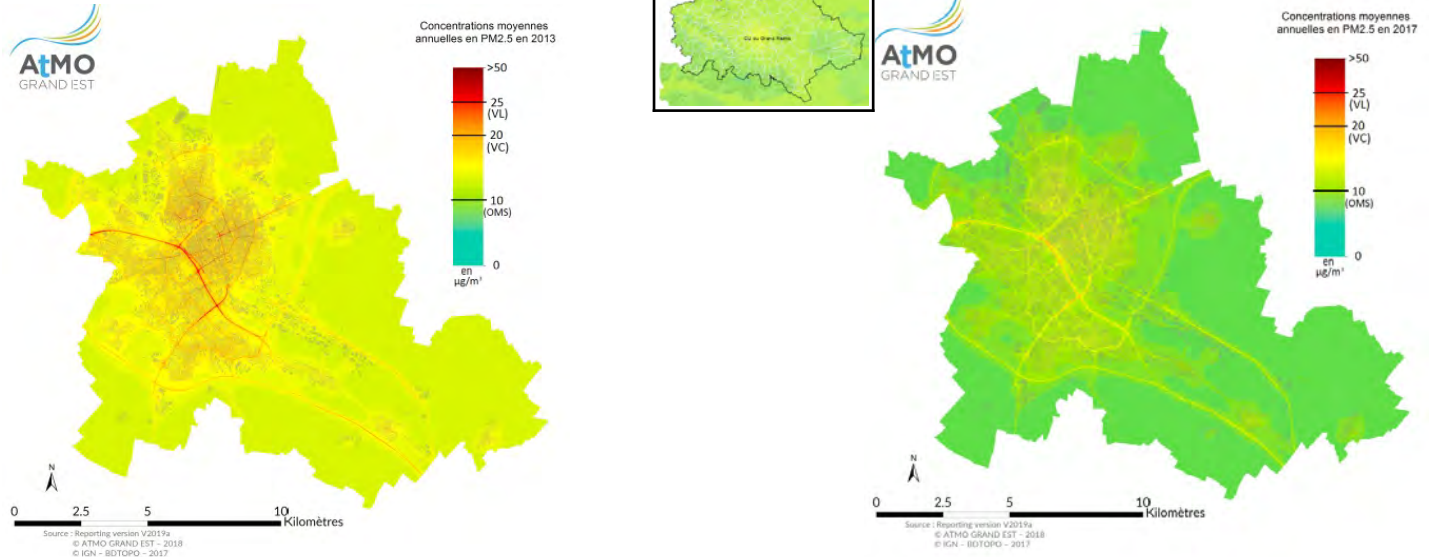
Les modélisations réalisées par ATMO Grand Est concernent l'ancienne CA de Reims Métropole, sur les années 2013 et 2017.



La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote pour les années 2013 et 2017 montrent des concentrations au-dessus de la valeur réglementaire maximale de 40µg/m³, principalement au niveau de la traversée urbaine de Reims et d'axes routiers dans le centre de Reims. Sur la modélisation des moyennes annuelles de la CUGR, la ville et sa proche couronne sont facilement repérables ainsi que les axes autoroutiers y arrivant.

L'ensemble des concentrations situées dans le territoire de l'ancienne CA de Reims Métropole ont tendance à décroître légèrement en 2017. Cette diminution est notamment due aux actions engagées par la ville pour améliorer la qualité de l'air localement, tel que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h sur la traversée urbaine de Reims contribuant ainsi à cette amélioration, la maîtrise de l'automobile dans le centre-ville (extension du stationnement payant)...

Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 en µg/m³



Depuis 2013, la modélisation des concentrations moyennes annuelles en particules fines au niveau de l'ancienne CA de Reims-Métropole met en évidence des zones à enjeux de la ville de Reims avec, en particulier, la traversée urbaine, l'A4, l'avenue de Champagne, le Boulevard Louis-Roederer...

Bien que la valeur guide de l'OMS soit dépassée, on peut remarquer une nette amélioration entre les deux modélisations tant au niveau de la commune de Reims que des communes périphériques. Sur la modélisation des concentrations moyennes annuelles de la CU du Grand Reims, la ville et sa proche couronne restent tout de même repérables par rapport à l'ensemble de l'EPCI.

L'agglomération rémoise se trouve au carrefour de réseaux routiers (N 31, RD 951) et autoroutiers (A4, A4bis, A26 et A34) qui drainent un trafic conséquent (déplacements pendulaires, transit, transports poids lourds...). Ce trafic participe à engendrer des niveaux de concentration en polluants atmosphériques élevés (NOx, PM 2,5...).

Globalement, en 2017, les indices de la qualité de l'air sont différents en fonction de la situation :

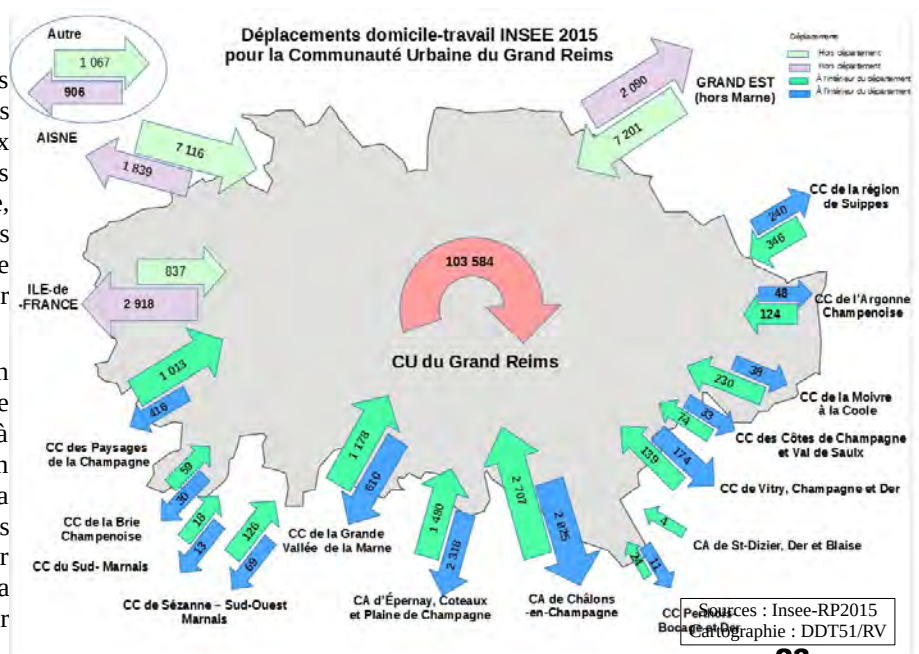
- dioxyde d'azote : en dessous des valeurs recommandées par l'OMS, dès lors que l'on se trouve hors de l'unité urbaine
- particules fines (PM 2,5) : Bien que les niveaux de concentration en PM 2,5 diminuent entre 2010 et 2015, les moyennes annuelles restent supérieures à la valeur recommandée par l'OMS sur la majorité du territoire.

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

4.1 Les flux domicile-travail

En 2015, les flux entrants dans la CUGR sont plus nombreux que les flux sortants (23 743 entrants contre 14 578 sortants). Sur les 23 743 flux entrants, les navetteurs viennent principalement des autres EPCI du département (32 %), de l'Aisne, département limitrophe de la CUGR (30 %) mais aussi de la Région Grand Est (30 %) grâce à la gare TGV Champagne-Ardenne qui permet de desservir de nombreuses villes de la région.

L'illustration met en évidence l'attractivité en matière d'emplois de la CUGR qui est démontrée par l'importante part de flux interne par rapport à l'ensemble des actifs résidant dans la CUGR. En effet, sur la totalité des actifs résidant dans la CUGR, 87,7 % y travaillent. De plus, 52,7 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus élevée que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).



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.

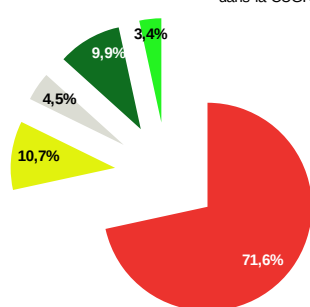
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

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%

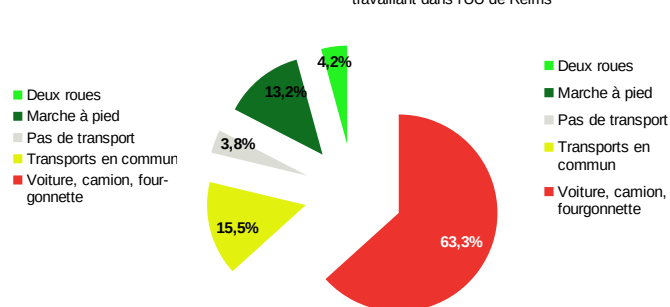
Actifs résidant dans l'EPCI quel que soit leur lieu de travail hors de la CUGR :

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).

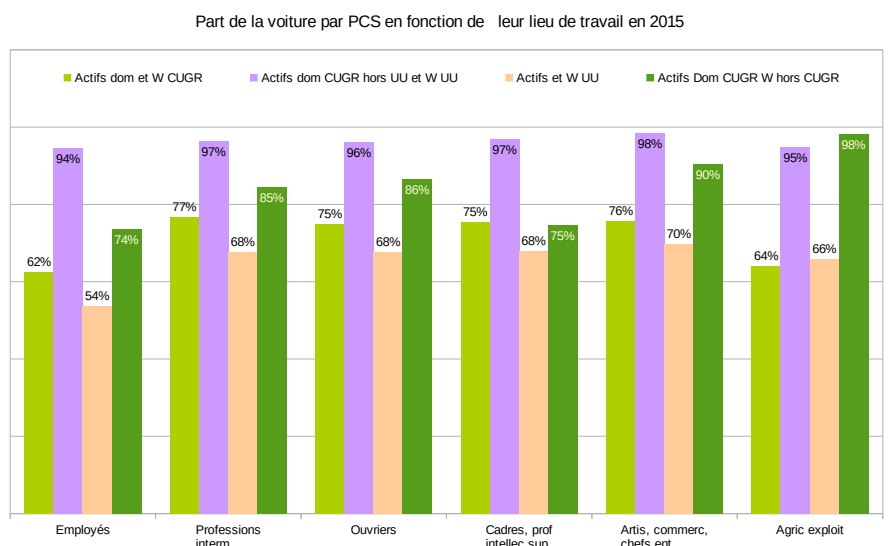
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture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

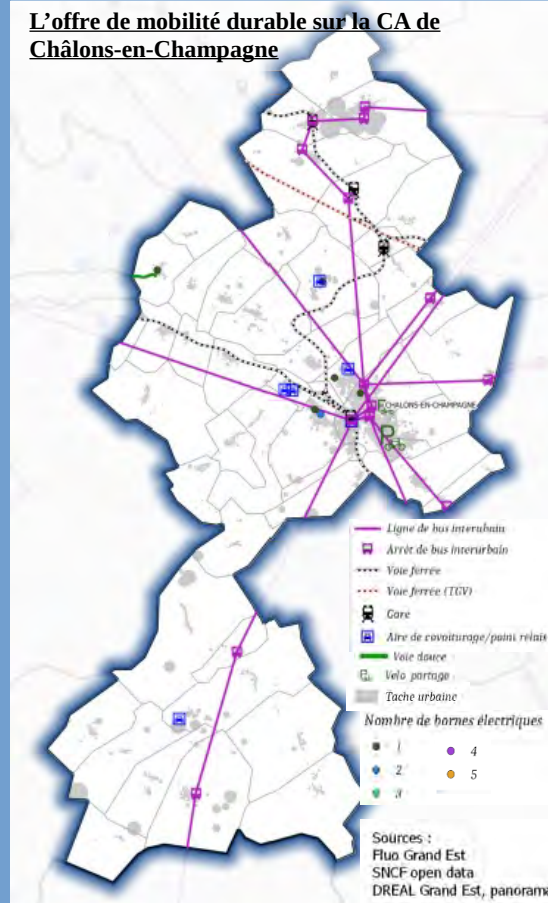
- Depuis le 7 juin 2019, une trentaine de vélos en libre service sont accessibles dans 5 stations du centre-ville de Reims. Le déploiement sera progressif, jusqu'en 2020. À terme, 30 communes de la communauté urbaine pourraient être équipées de stations Zébullo. La commune de Cormontreuil fera partie 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 STDMM :

- 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-Valry 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 :

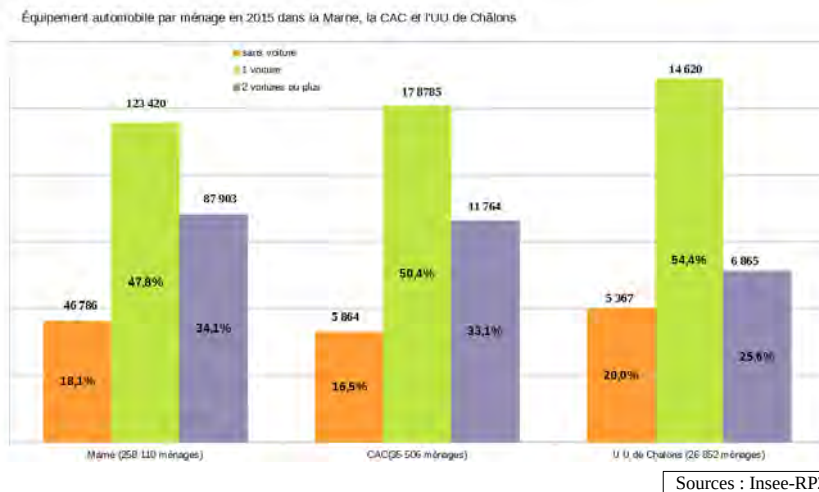
- le canal latéral à la Marne, qui longe la Marne de Vitry-le-François à Dizy ; il dessert les communes de Châlons-en-Champagne et Condé-sur-Marne.
 - le canal de l'Aisne à la Marne débute à Berry-au-Bac (Aisne) et s'achève à Condé-sur-Marne
- Ces canaux sont accessibles grâce à deux ports situés à Condé-sur-Marne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

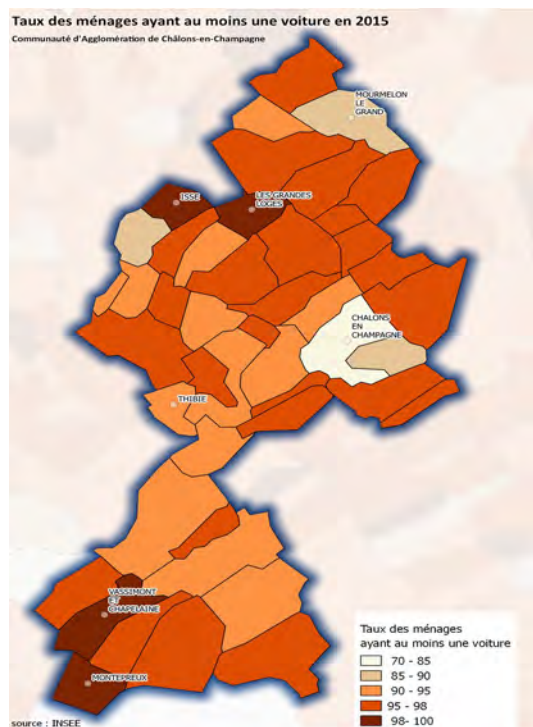
2.1 Motorisation des ménages



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 %).

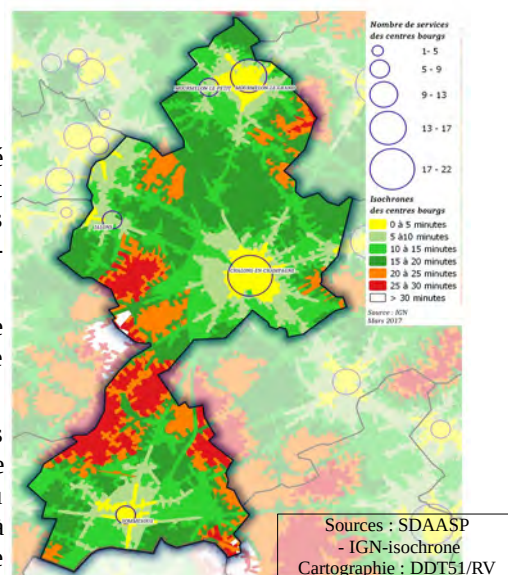
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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.

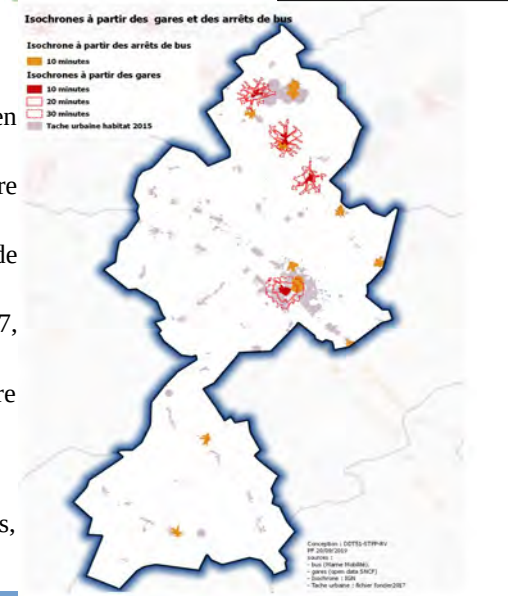
En 2017, la gare de Châlons accueillait 807 041 voyageurs. Entre 2016 et 2017, le nombre de voyageurs empruntant la gare a augmenté de 4,93 %.

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).

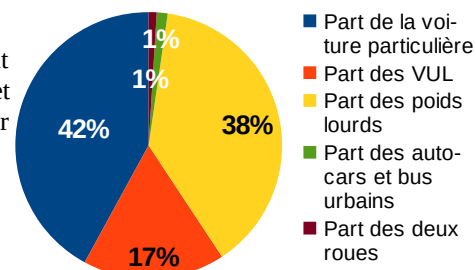
Dans la CAC, le secteur des transports routiers occupe le premier poste le plus émetteur de gaz à effet de serre en 2010 et 2015 (34 % en 2010 et 36 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment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

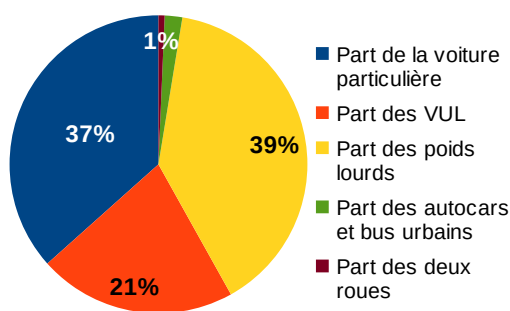
Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

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



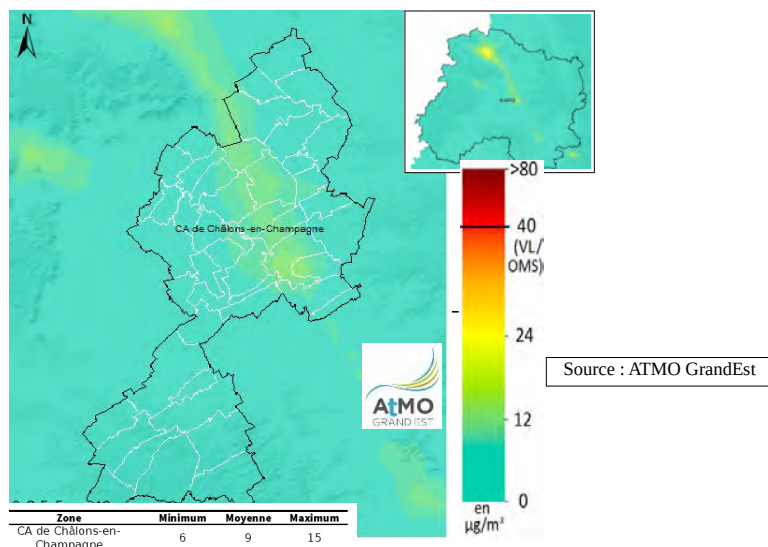
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES.

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).

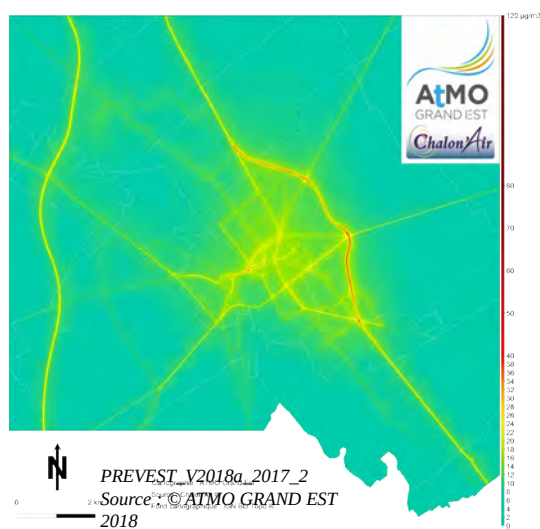
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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.

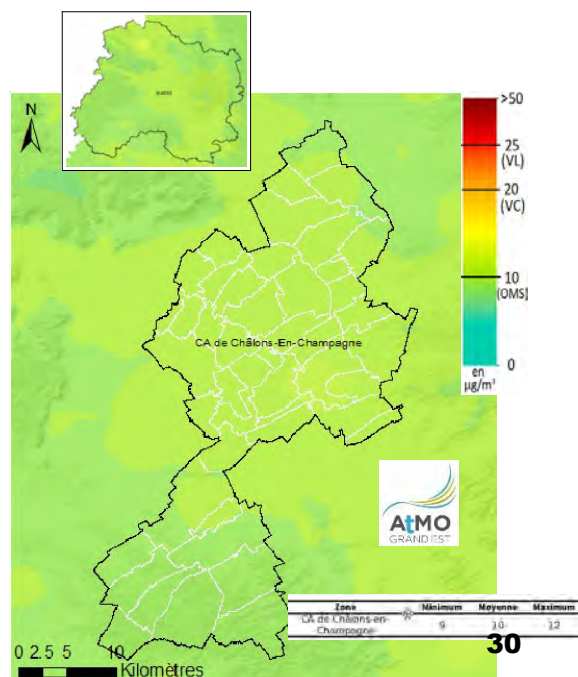
Commune de Châlons-en-Champagne



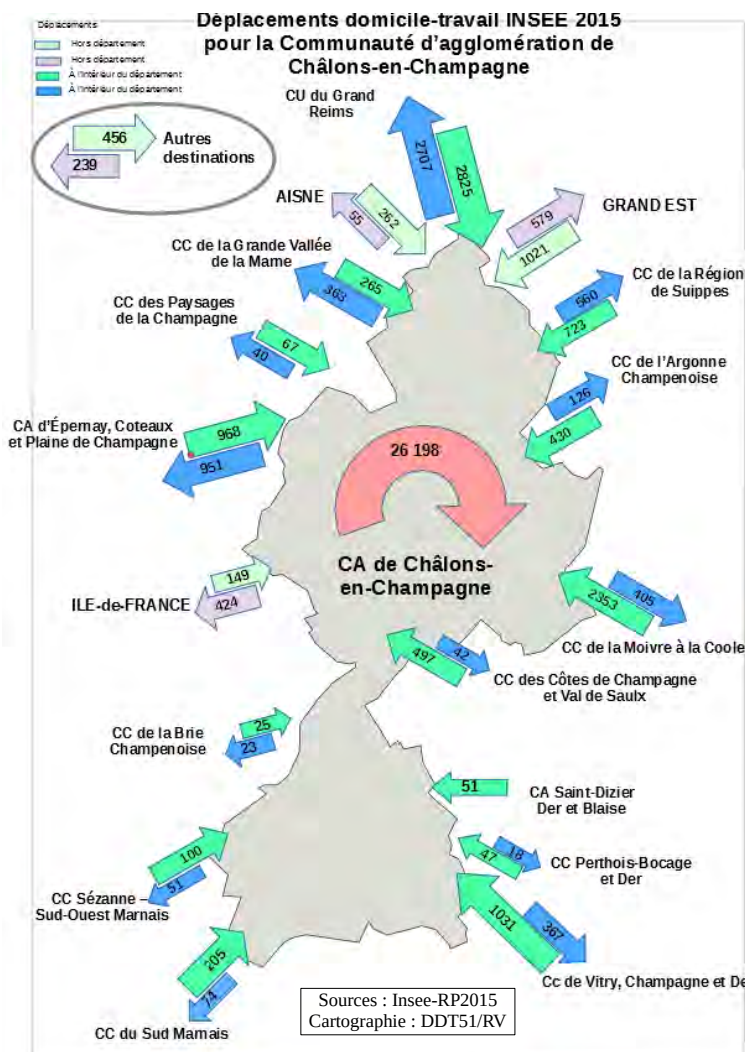
Le focus de la modélisation sur la ville de Châlons-en-Champagne met en évidence l'influence du trafic routier sur les teneurs en dioxyde d'azote ; il permet de voir que les niveaux les plus élevés se situent dans le cœur de la ville ainsi qu'au niveau de la RN 4 qui contourne Châlons-en-Champagne (pic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

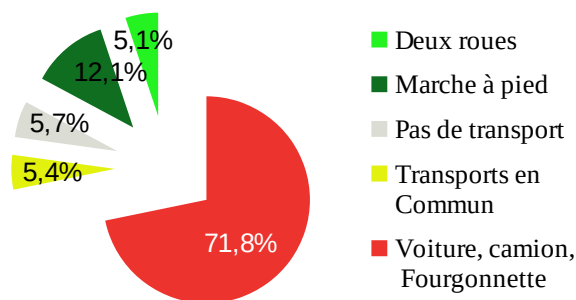
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CAC

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.

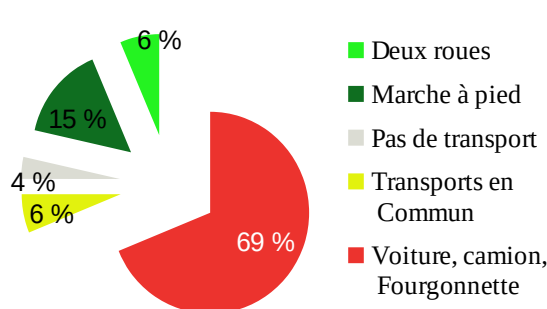
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

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.

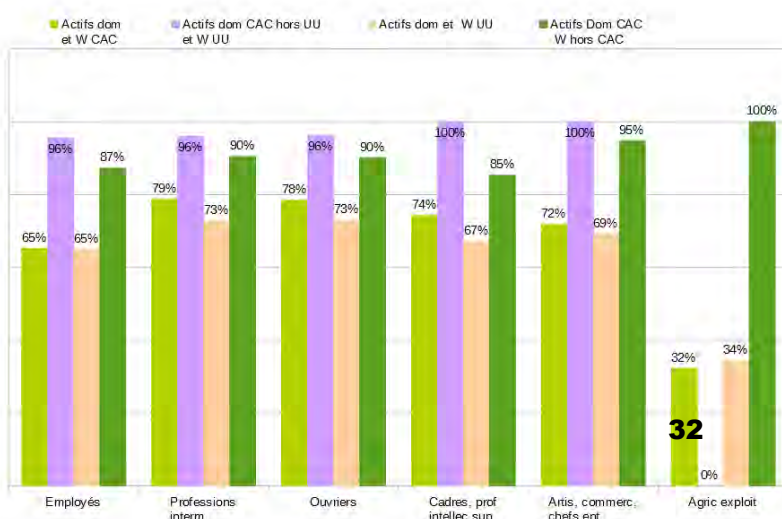
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

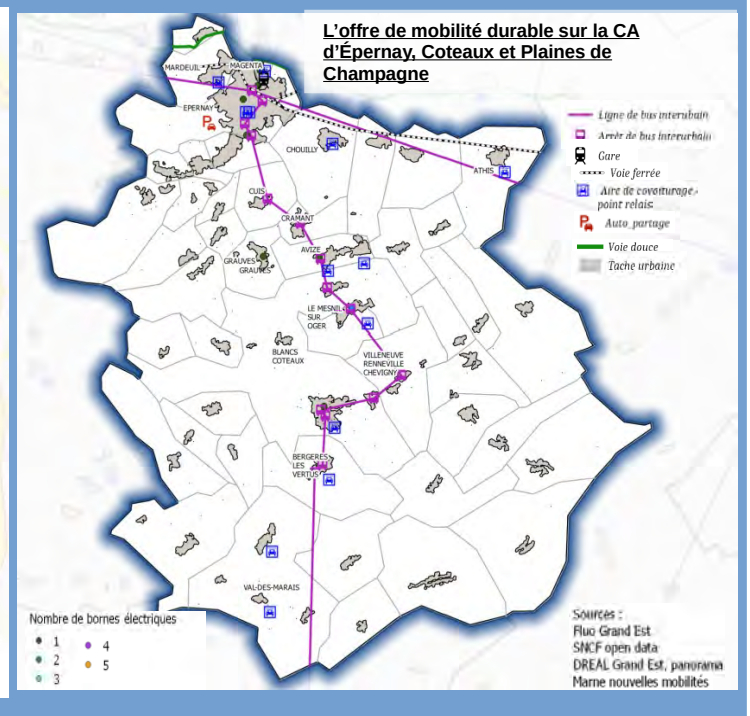
- Châlons-en-Champagne – Parking de la gare SNCF
- Châlons-en-Champagne – avenue du Général-Sarrail face au n°22.
- Saint-Martin-sur-le-Pré – parking de la zone industrielle à proximité de la Scapest.
- à proximité du rond-point Moulin-Picot qui dessert la RN44 et donc en direction de Reims ou de Vitry-le-François
- 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.

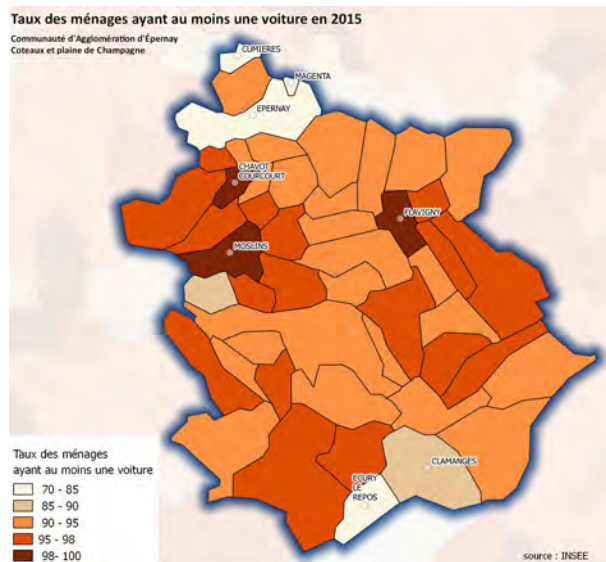
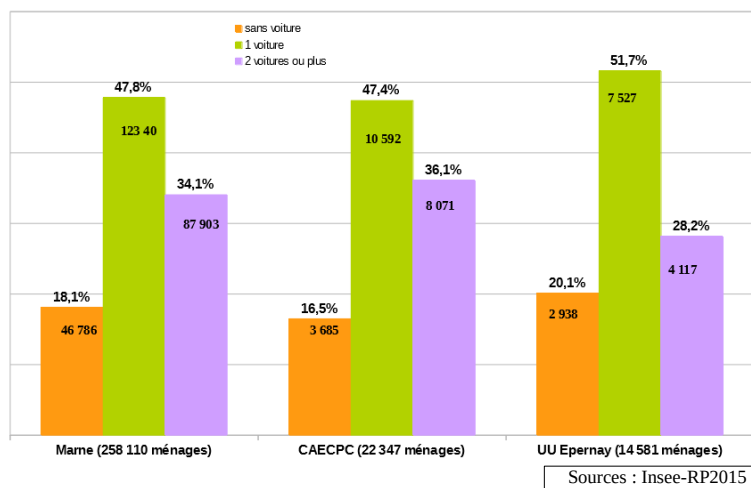
En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public) ainsi que des aires de covoiturage.



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).

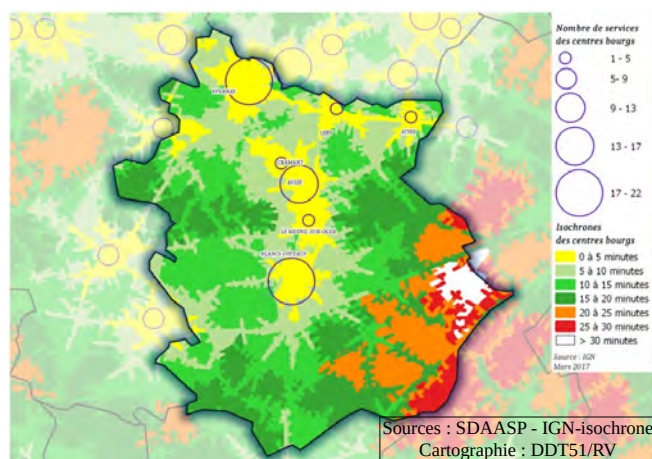
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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.

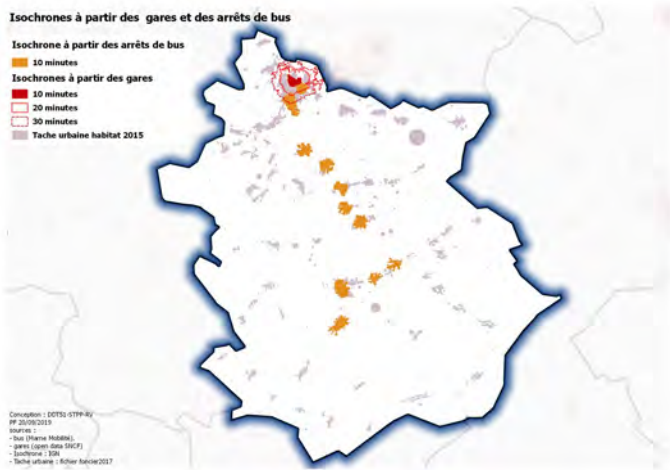
Le temps d'accessibilité aux services peut aller à plus de 30 minutes pour les communes de l'espace à dominante rurale situées au sud-est de l'EPCI, dans la Champagne crayeuse.

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

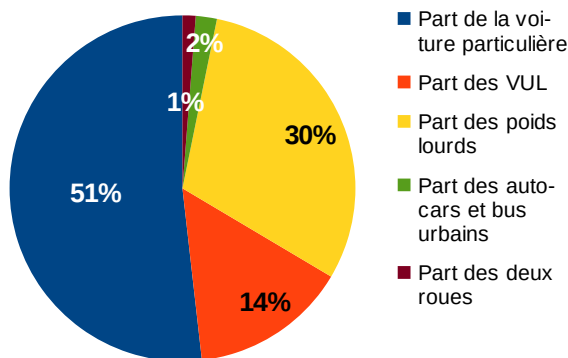
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

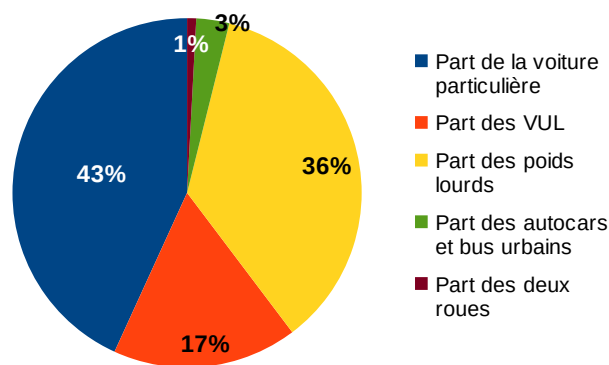
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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



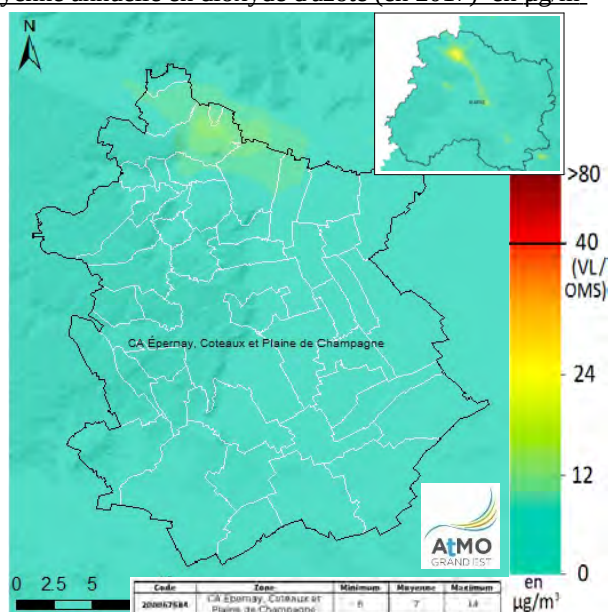
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 43 % et 36 % en 2015, viennent ensuite les véhicules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

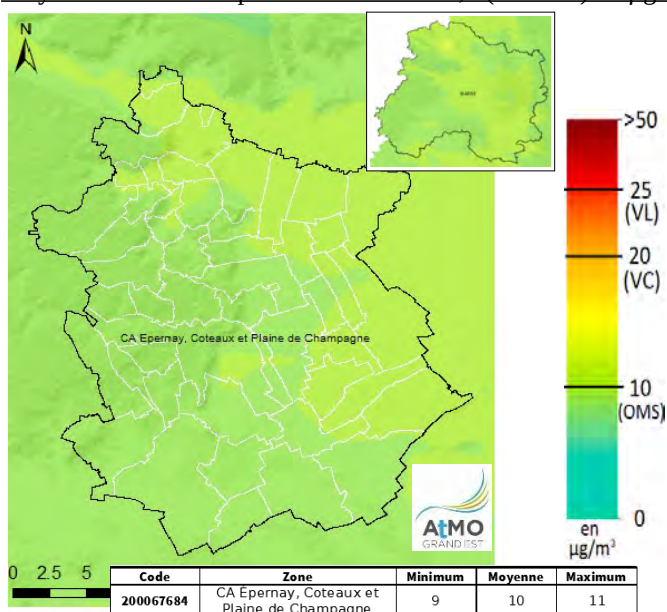
Moyenne annuelle en dioxyde d'azote (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



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.

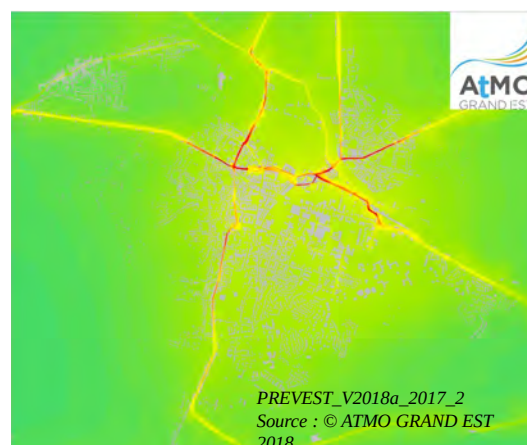
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



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.

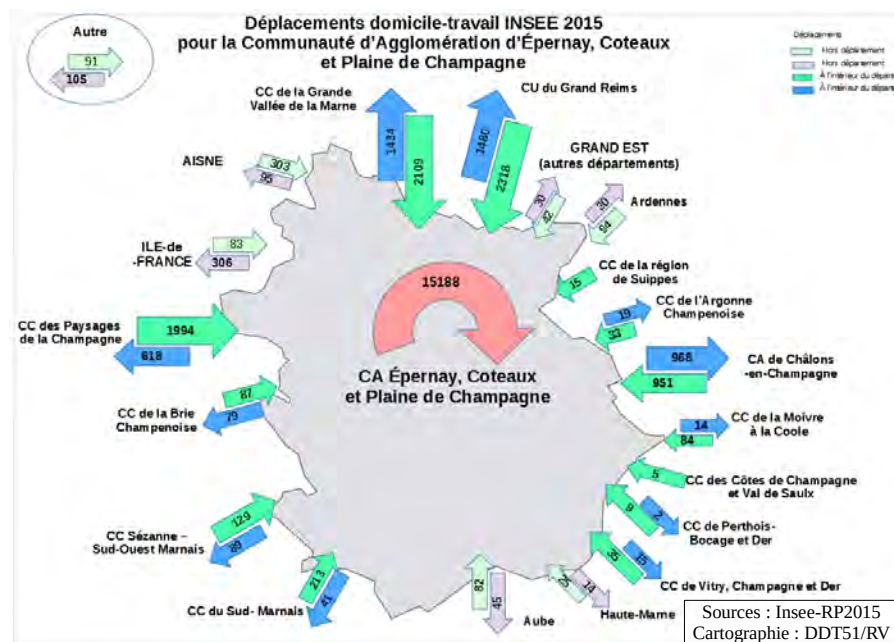
La modélisation de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote pour l'année 2017, sur le périmètre d'Épernay, montrait des dépassements de la valeur réglementaire de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ au niveau des axes majeurs. Elle met en exergue les axes routiers qui traversent Épernay (RD 951,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

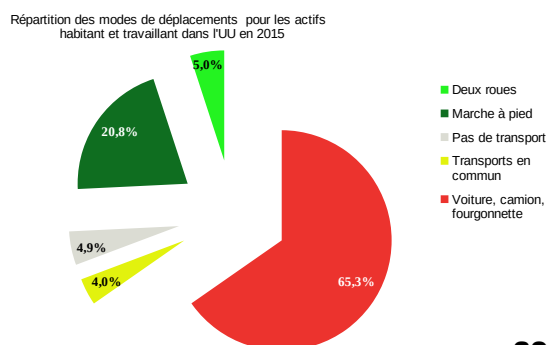
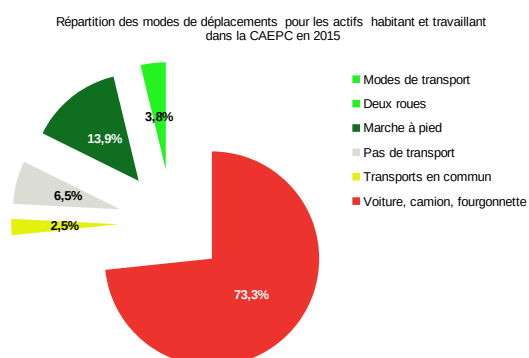
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

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).

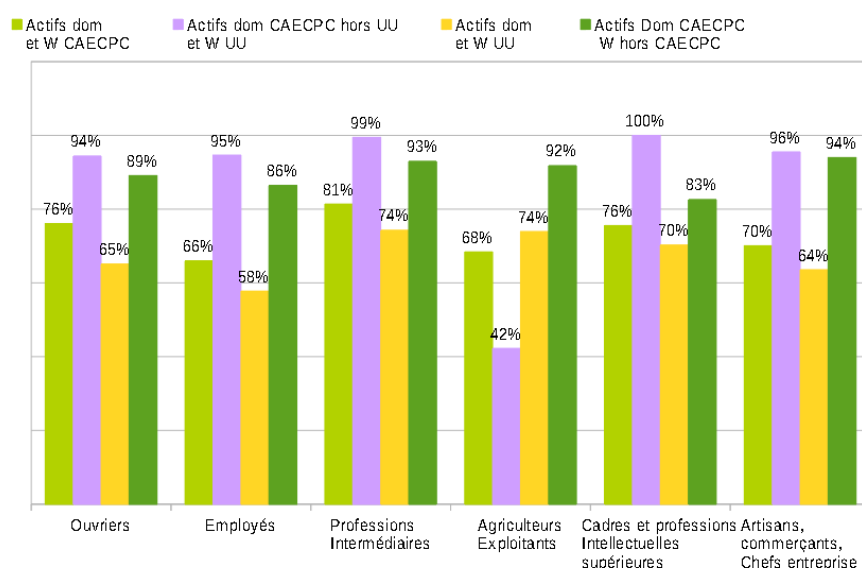
4.3 Part de la voiture par professions et catégories socio-professionnelles (PCS) en fonction du lieu de travail

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.

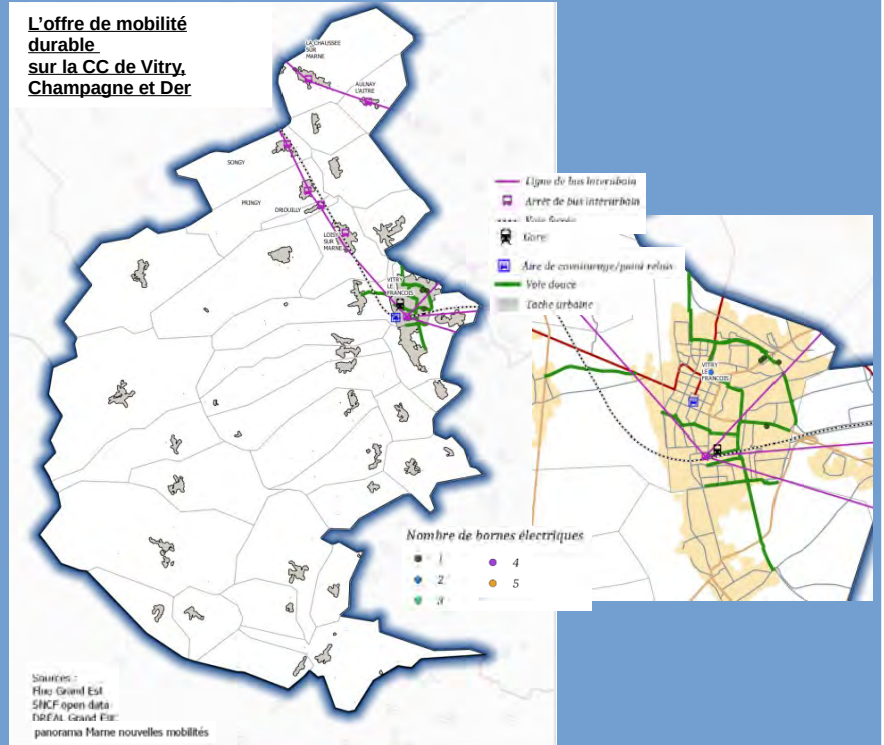
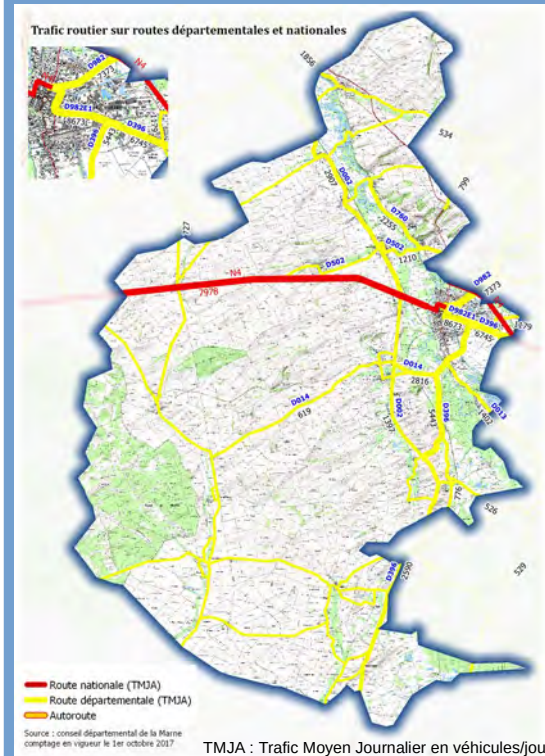
Cette démarche vise le lancement d'actions d'information, de promotion ou de sensibilisation en vue de changer localement les comportements en matière de mobilité. Au cœur du dispositif, l'ambassadeur aura 4 rôles clef : faire émerger des pratiques et des solutions innovantes de mobilité, fédérer et 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



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 Pogany 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.

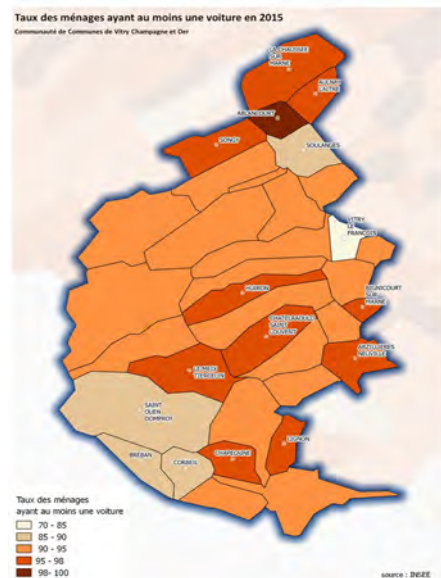
Une vélo-route longeant la vallée de la Marne, à vocation touristique essentiellement, permet de relier Vitry-le-François à Châlons-en-Champagne (en route partagée), à Saint-Dizier (en site propre le long du canal) et au lac du Der (site propre + route partagée).

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.

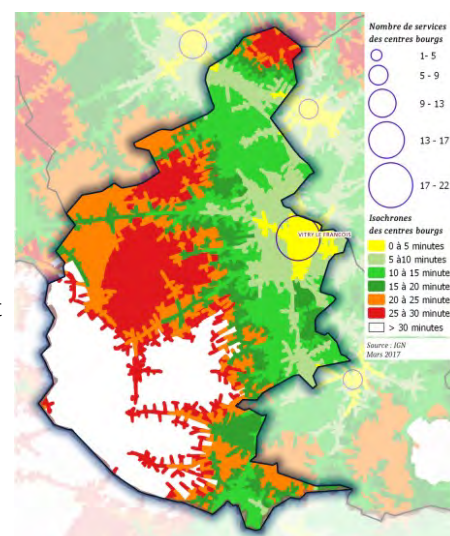
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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

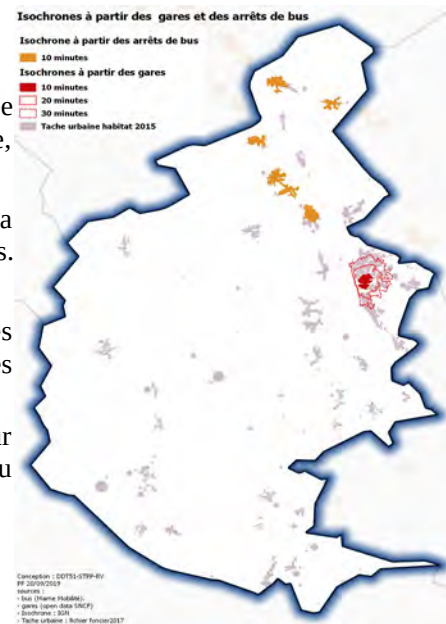
2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

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

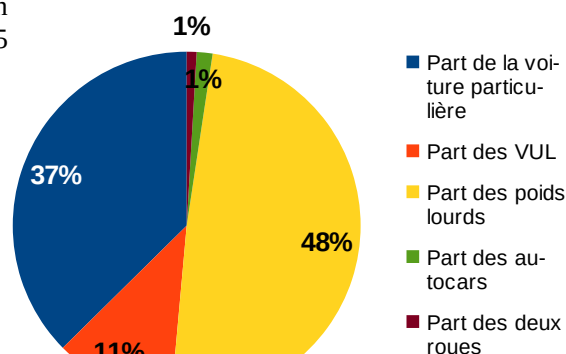
Dans le département de la Marne, le secteur des transports routiers occupe le deuxième poste le plus émetteur de gaz à effet de serre (24 % en 2010 et 26 % en 2015 des émissions directes de GES totales départementales) et génère de nombreux polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines. 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 teqCo2 en 2015.

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

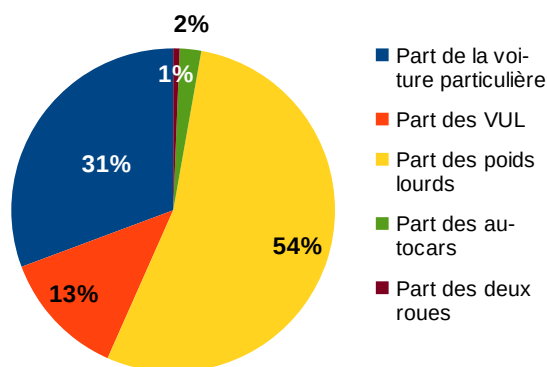
Dans le territoire de la CCVCD, les poids lourds et les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre avec respectivement, 48 % et 37 % en 2015 (56 % et 31 % en 2010), viennent ensuite les véhicules utilitaires légers pour 11 % en 2015 (10 % en 2010).

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

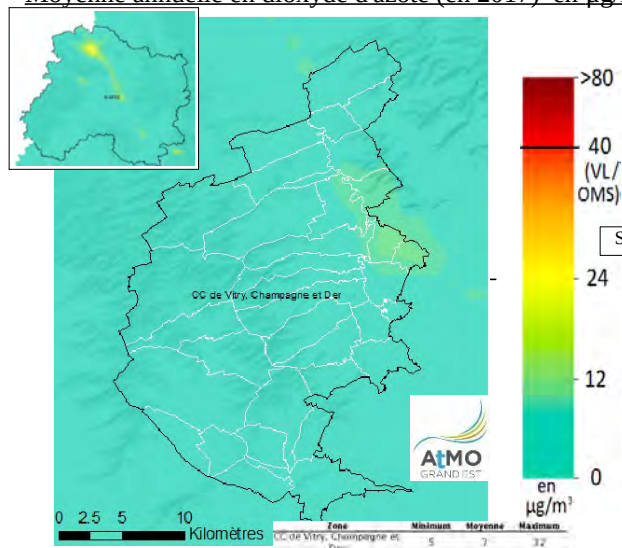


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, près 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).

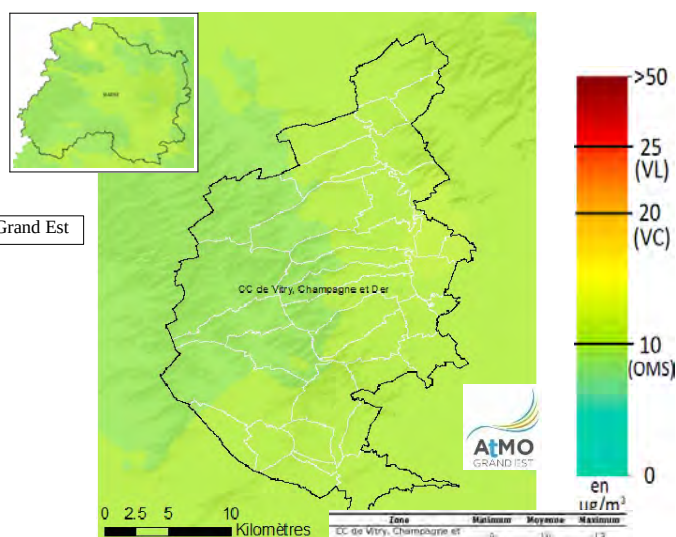
² L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

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 %).

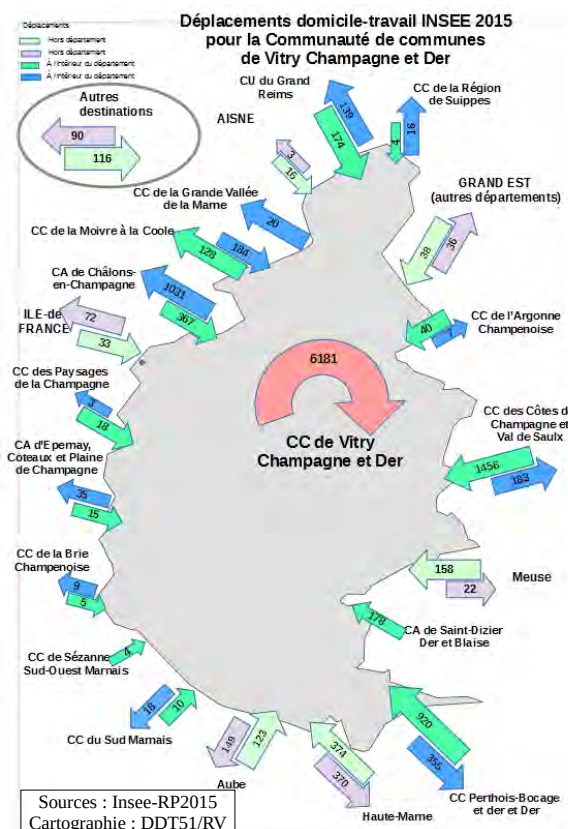
L'illustration met en évidence, au niveau des flux sortants, l'effet polarisant de l'agglomération châlonnaise, attractive en matière d'emploi : sur l'ensemble des flux sortants, en 2015, 38,4 % se rendent vers la CA de Châlons (CAC) et 13,2 % vers la CC Perthois, Bocage et Der (CCPBD). Cette part est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

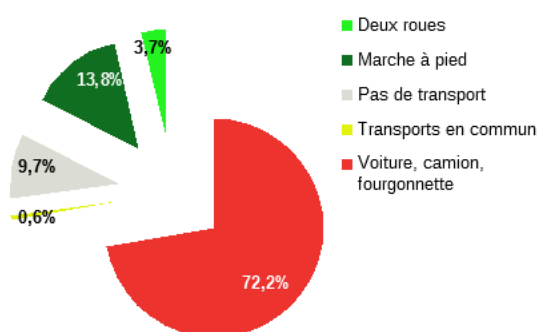
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCVCD

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.

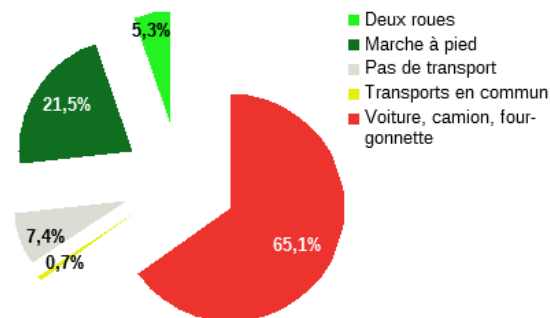
4.2.2 Répartition modale pour les résidents

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	nombre d'actifs						
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).

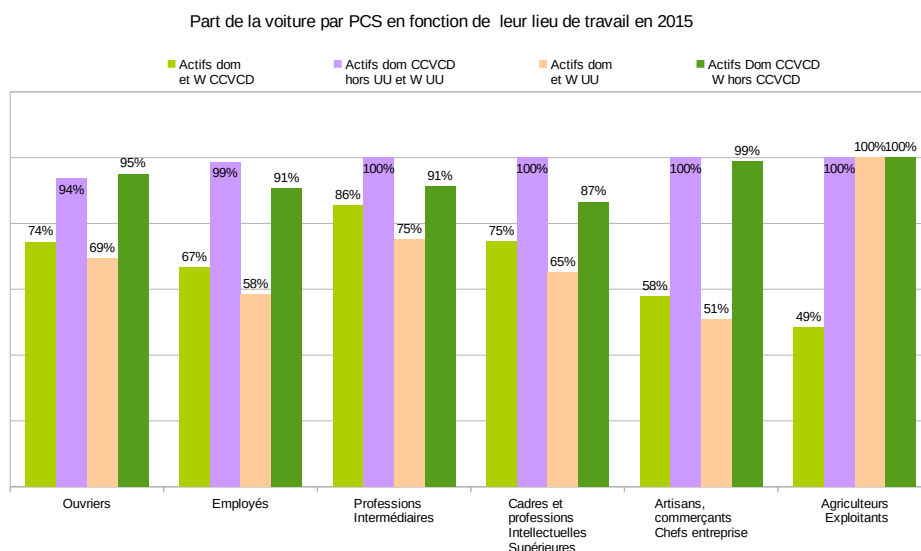
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

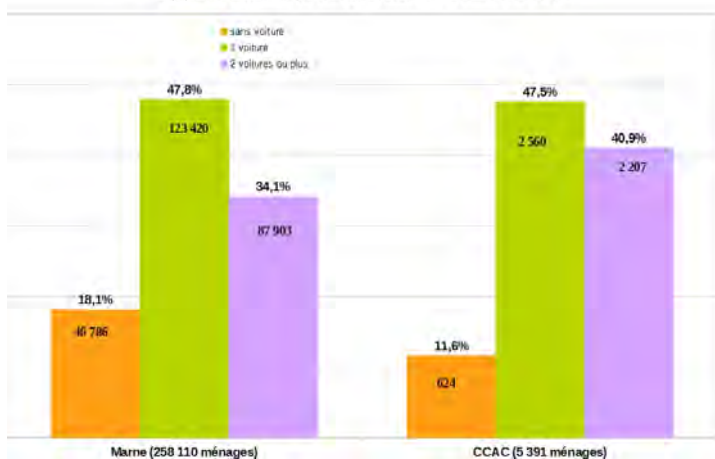
En termes de nouvelles mobilités, aucune borne de recharge pour les véhicules électriques (gratuites et accessibles au public) n'est présente sur le territoire ni d'aires de covoiturage signalées.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

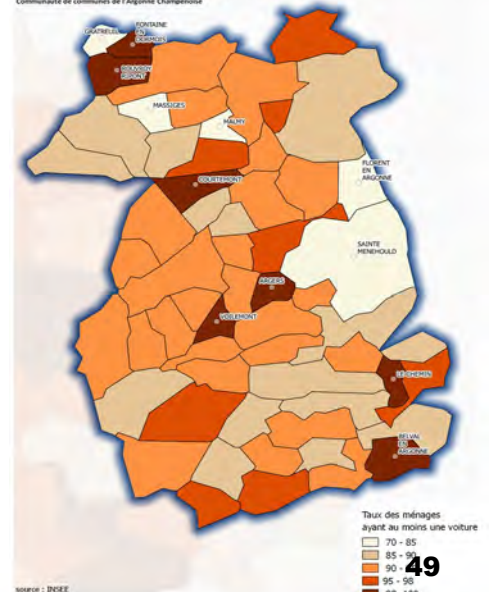
2.1 Motorisation des ménages

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.

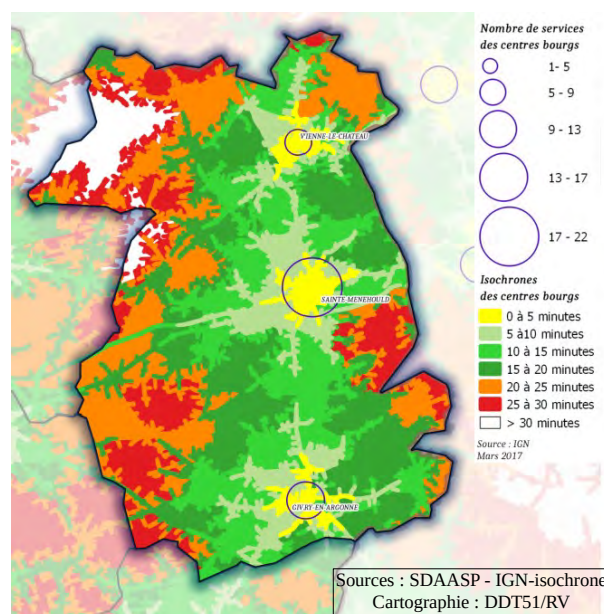
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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

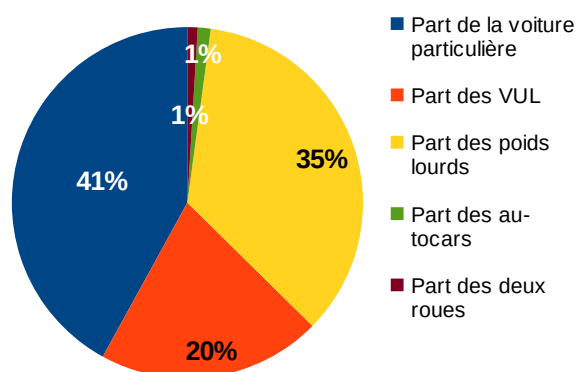
3.1 Les émissions liées au transport routier

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.

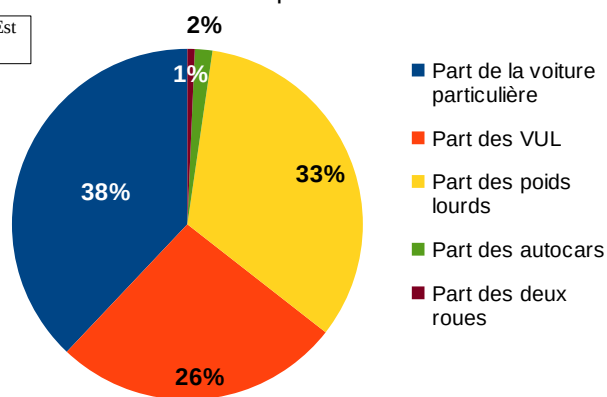
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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.

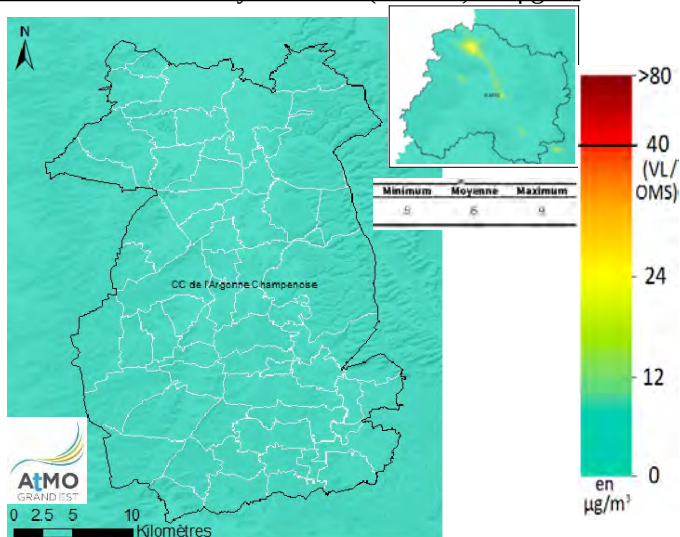
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



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)

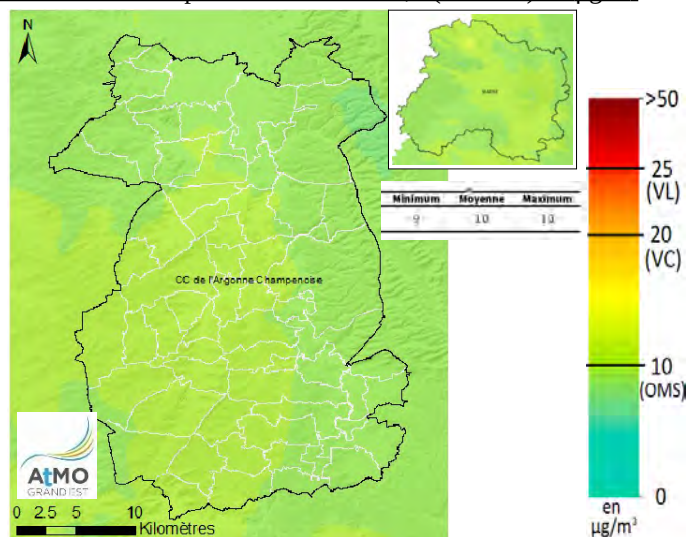
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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.

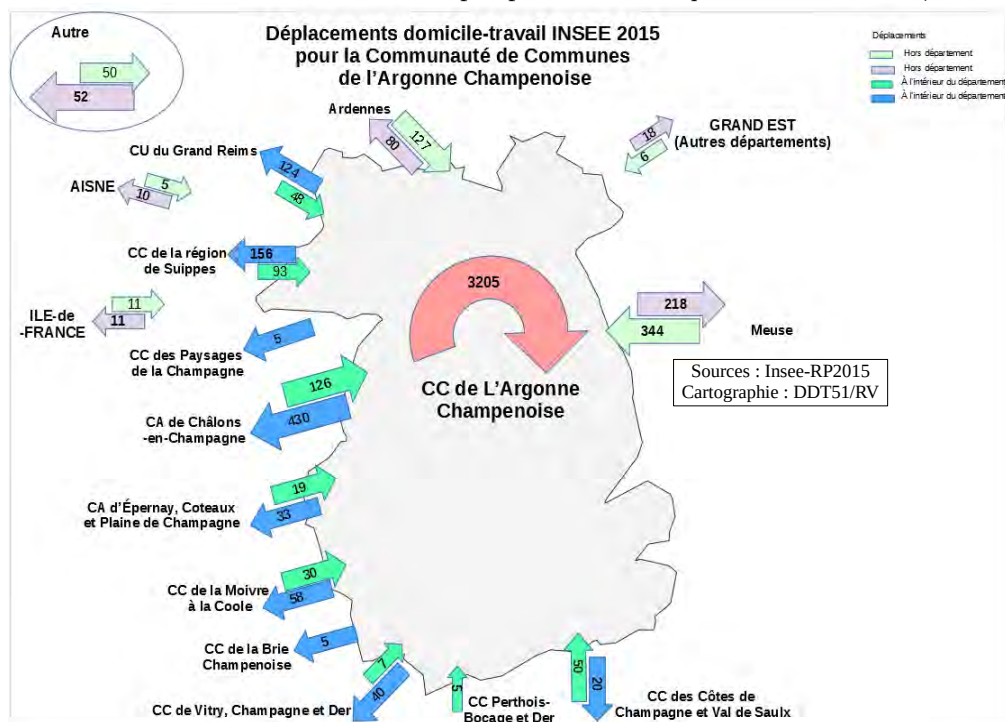
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



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 2015 pour 24,8 % en 2010). Les flux sortants vont à 9,63 % vers la Communauté d'Agglomération de Chalons-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)

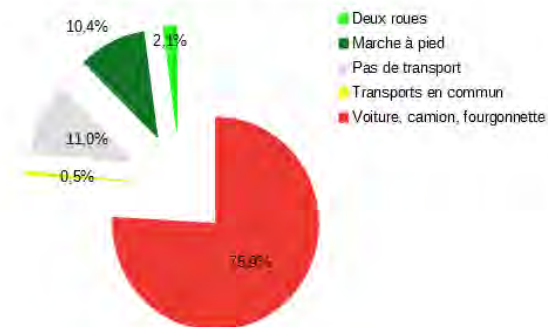
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCAC

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).

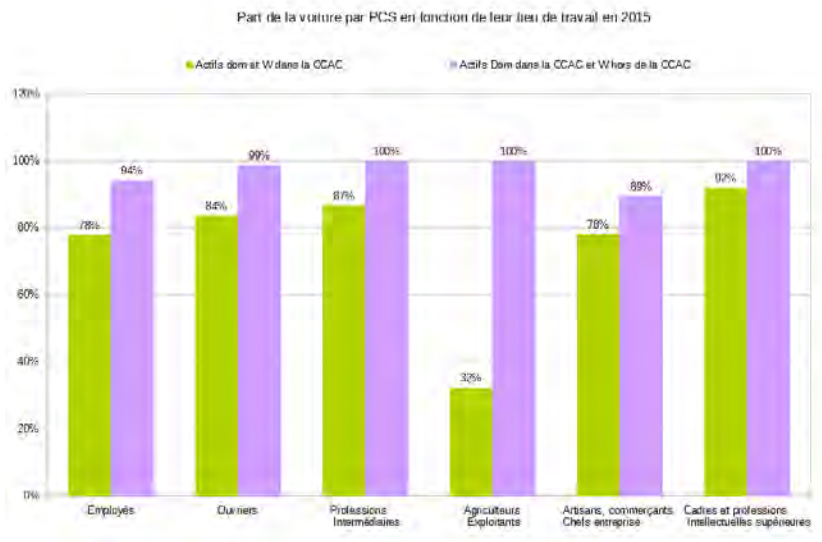
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture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

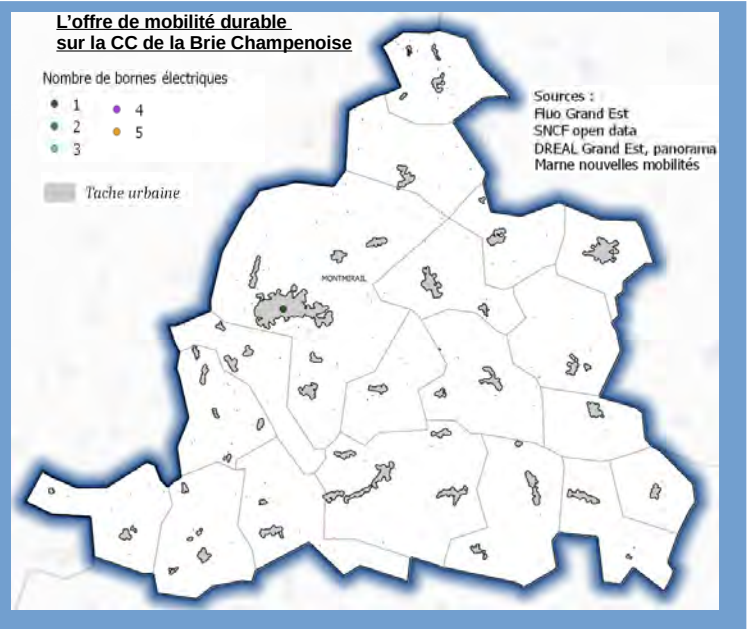
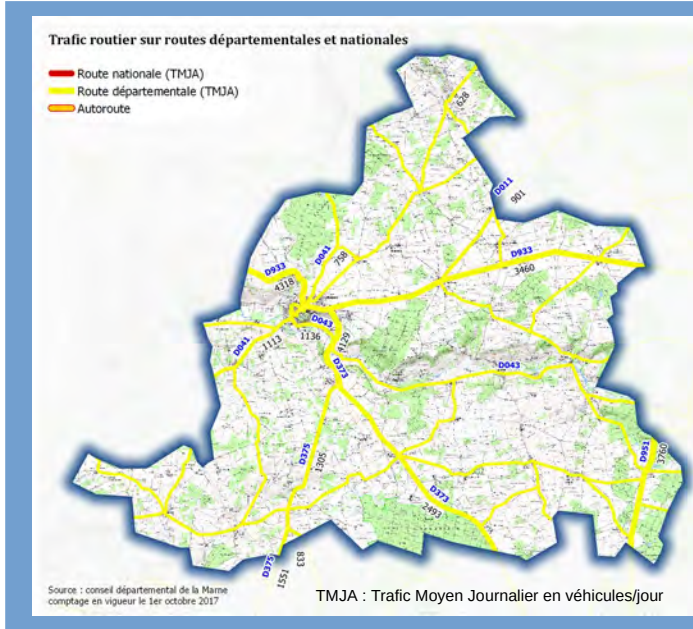
- Depuis plusieurs années, la ligne Verdun/Châlons-en-Champagne, passant sur le territoire, a donc disparu ainsi que les gares associées. La SNCF a mis en place une ligne de bus TER, afin de relier Verdun, Clermont-en-Argonne, Sainte-Menehould, Suippes et Châlons-en-Champagne.
- Un syndicat de transport, 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



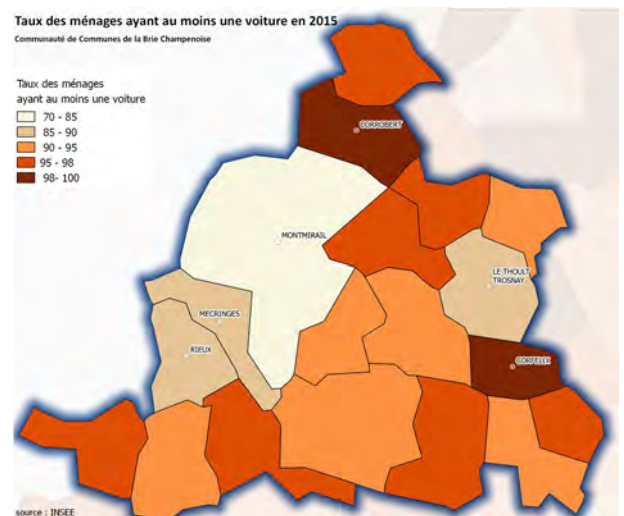
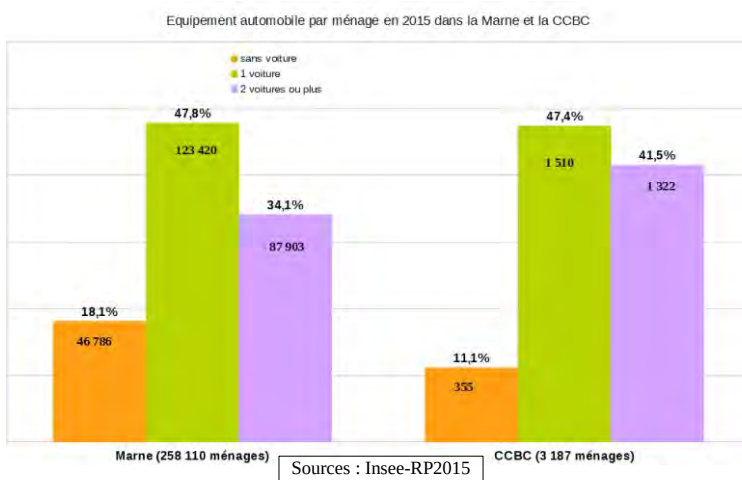
La Communauté de Communes de la Brie Champenoise est desservie par deux routes départementales principales (RD 933, RD 373). La RD 373, qui permet un accès direct à l'Île-de-France, possède un trafic PL important pour près de 15 % du trafic routier moyen journalier annuel. Le réseau départemental secondaire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

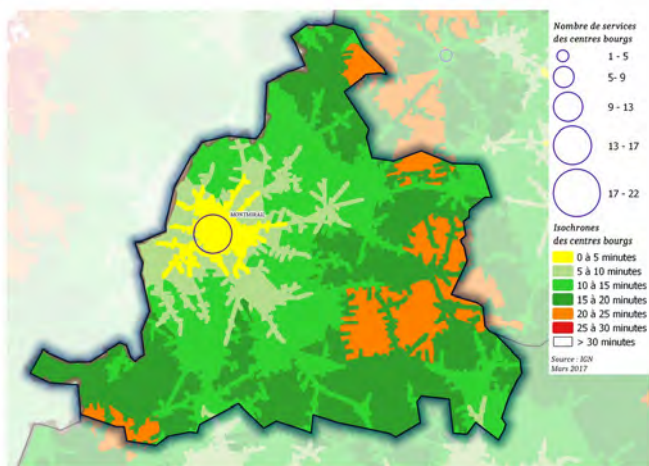
Les ménages les moins motorisés de l'EPCI sont ceux de Montmirail, pôle d'emploi principal de l'espace à dominante rurale (83,6 % ayant au moins une voiture).

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



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

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

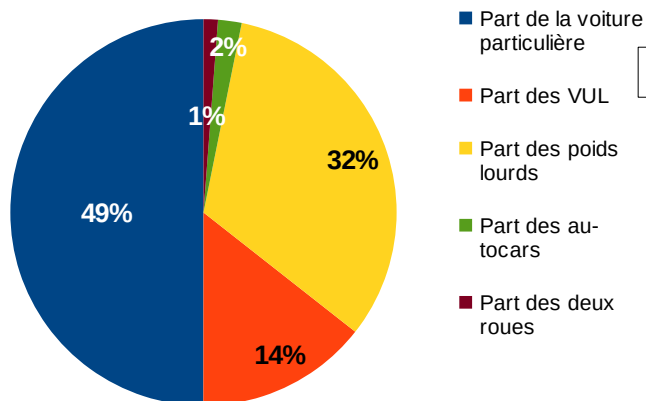
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

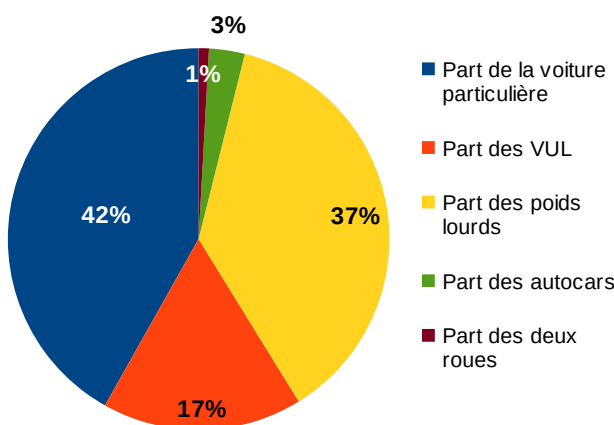
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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

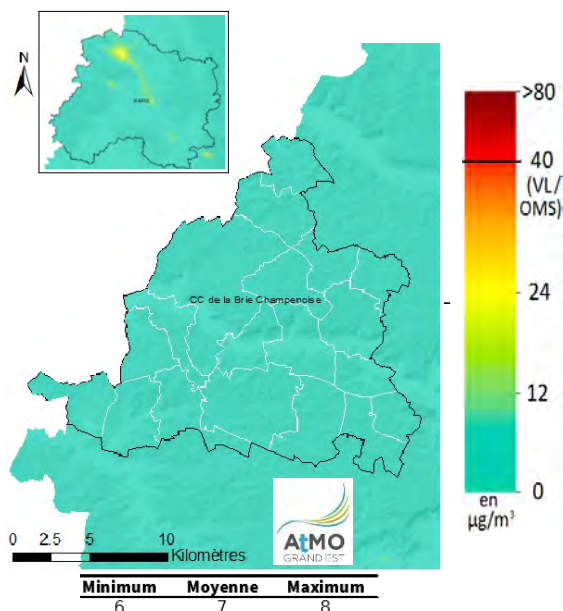
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



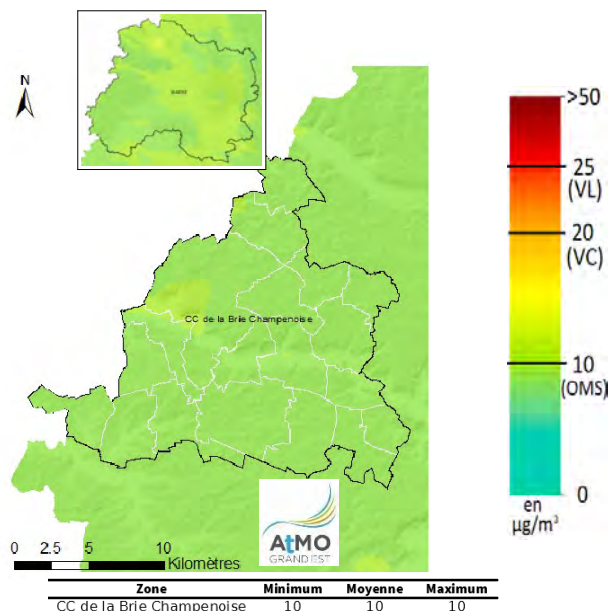
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 42 % 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



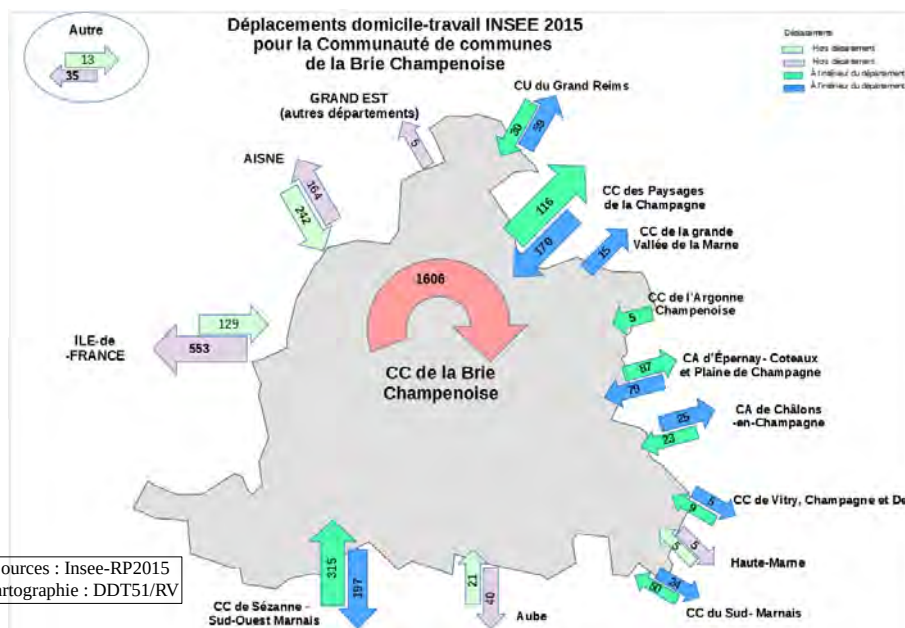
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



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).

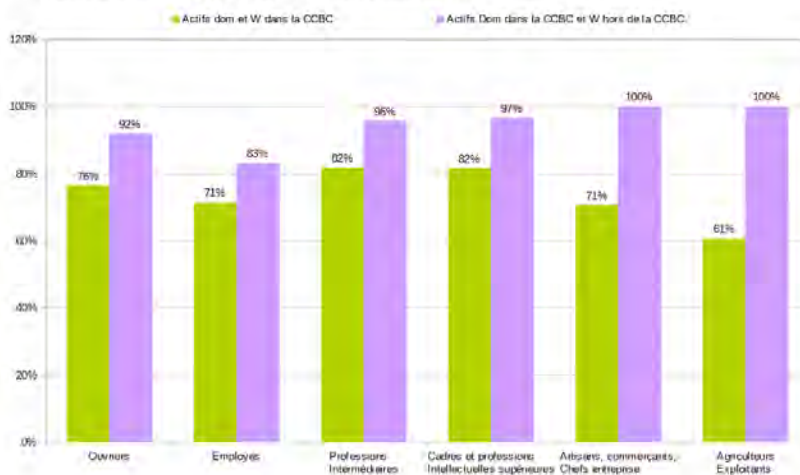
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la

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

Parti 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



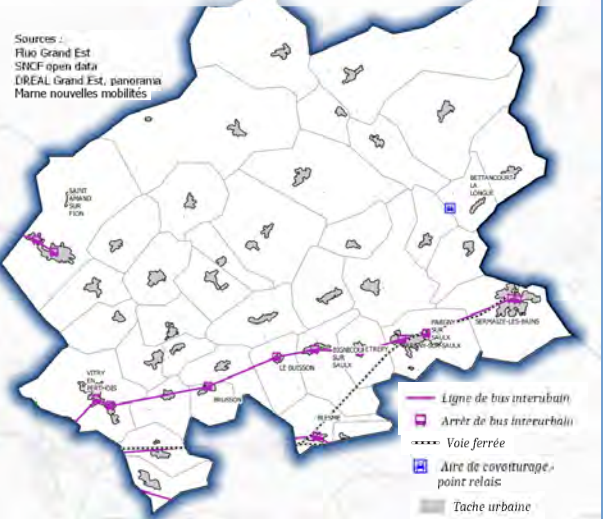
TMJA : Trafic Moyen Journalier en véhicules/jour

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.

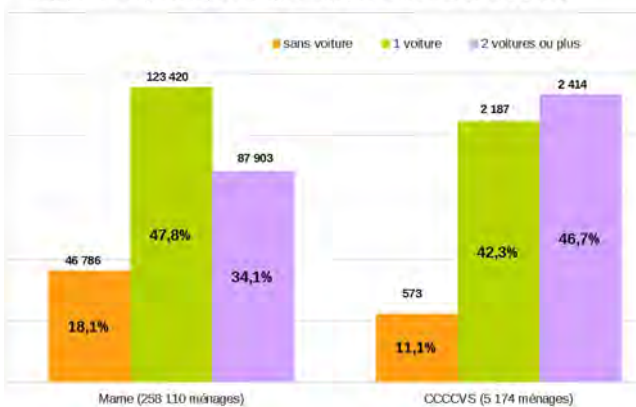
– la ligne n°140 (Saint-Amand-sur-Fion-Châlons-en-Champagne) avec 2 aller-retours quotidiens, qui dessert uniquement Saint-Amand-sur-Fion.

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

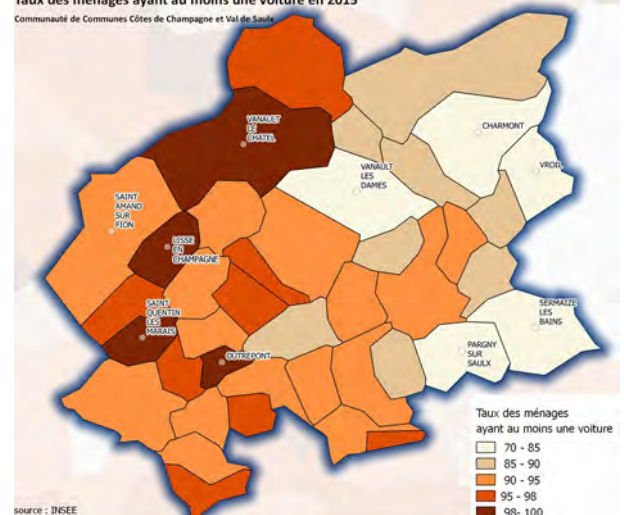
2.1 Motorisation des ménages

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.

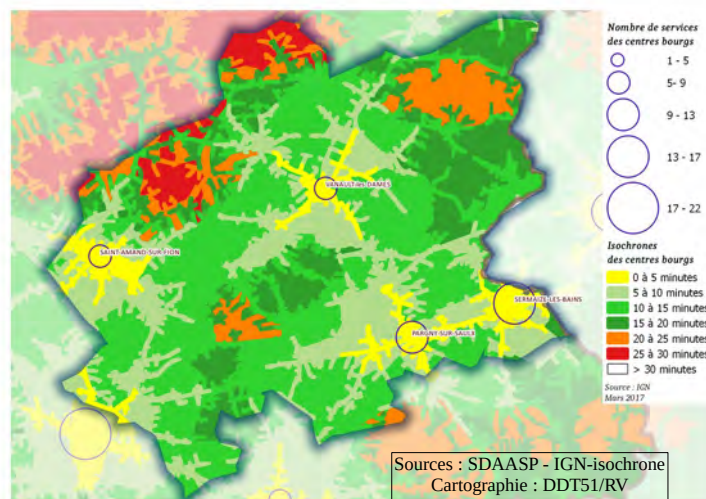
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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

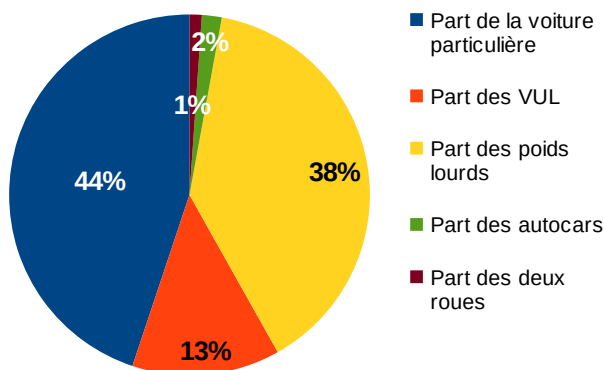
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

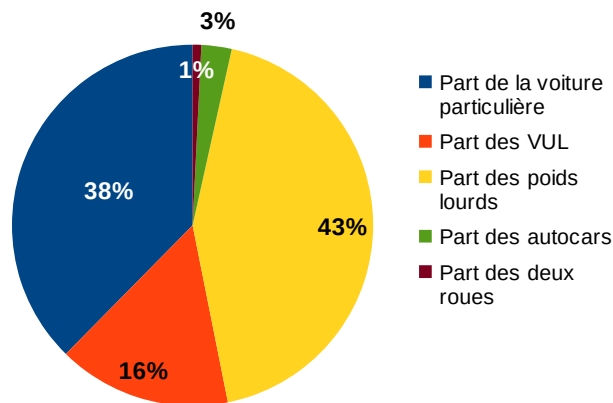
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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.

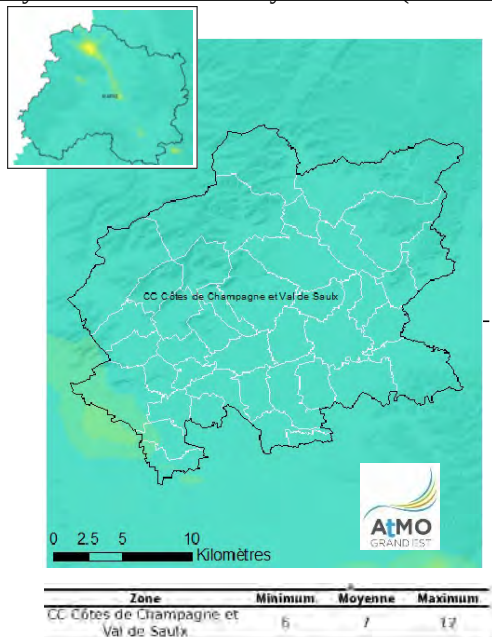
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



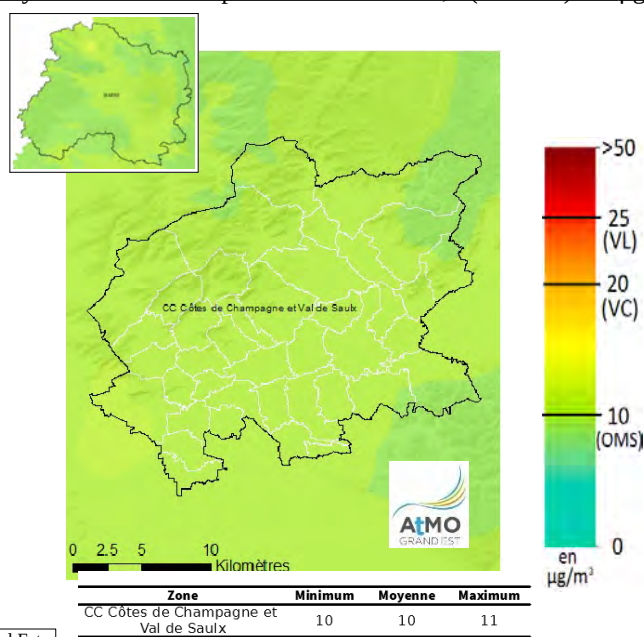
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds puis les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 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

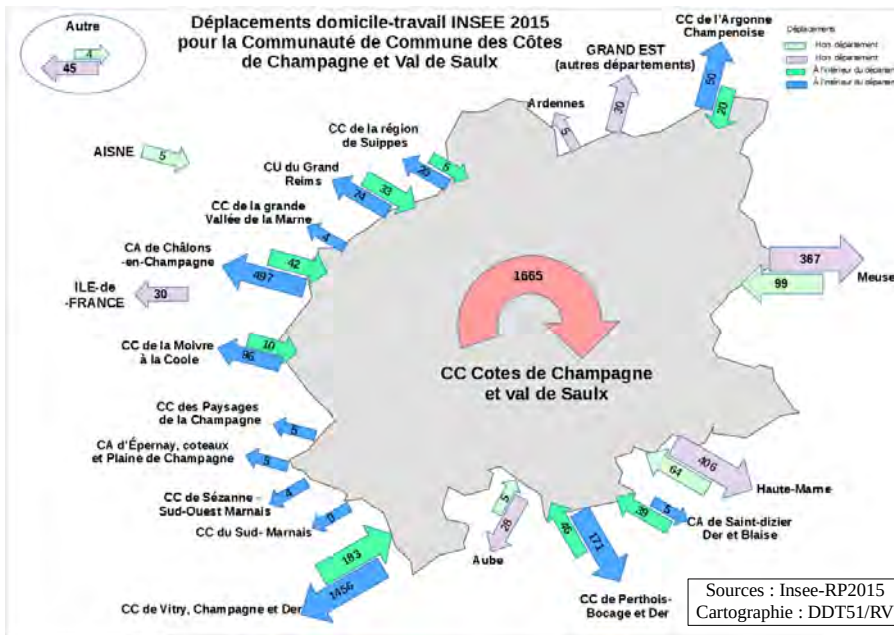
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la 4CVS est à 7 µg/m³, avec une valeur maximale de 12 µg/m³, la valeur réglementaire maximale étant de 40 µg/m³. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne à la pollution donc à distance des principales sources de pollution, les niveaux les plus élevés étant observés à proximité des axes routiers.

La limite sud-ouest de l'EPCI montre que la valeur est plus élevée en raison du tracé de l'axe routier national (RN 44) et du trafic PL important (plus de 40 % du trafic moyen journalier annuel).

La modélisation des moyennes annuelles fait ressortir une concentration en particules fines atteignant la valeur guide OMS. La présence de ces particules fines PM_{2,5} est principalement imputable aux secteurs du résidentiel et de l'agriculture, le secteur des transports routiers représentant seulement 5 % des émissions de PM_{2,5} dans le territoire.

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

4.1 Les flux domicile-travail



En 2015, les flux sortants sont 6 fois plus importants que les flux entrants (3 307 actifs contre 555). La majorité des flux sortants de la 4CVS se dirigent principalement vers les autres EPCI du département (72,5 %). La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI n'a pas évolué entre 2010 et 2015 (66,9 % en 2010 pour 66,5 % en 2015).

L'illustration met en évidence l'effet polarisant des agglomérations vitryate et châlonnaise sur l'ensemble du territoire. L'attractivité en matière d'emploi de la CC Vitry Champagne et Der (CCVCD) et de la CA de Châlons (CAC) est démontrée par le nombre de navettes qu'elles génèrent : en 2015, sur l'ensemble des flux sortants, 44,0 % se rendent vers la CCVCD (47,2 % en 2010) et près de 15,0 % vers la CAC (16,0 % en 2010).

En 2015, la Meuse et la Haute-Marne, départements limitrophes, sont aussi des destinations privilégiées des flux domicile-travail sortants du territoire, respectivement 11,1 % et 12,3 % des flux sortants (contre 10,6 % et 8,8 % en 2010).

Sur la totalité des actifs résidant dans la 4CVS, 33,5 % y travaillent. Et 23,3 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence (dans la Marne 46,1 % des actifs).

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

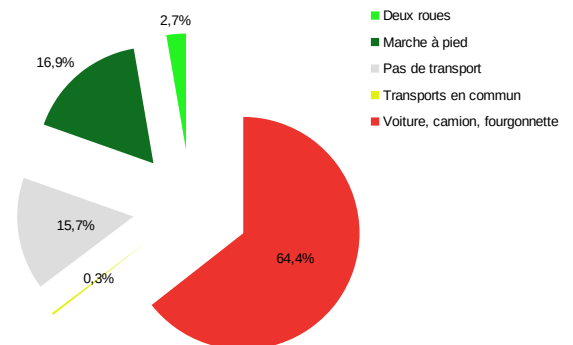
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la 4CVS

En 2015, les 555 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 4CVS	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	2,7%
Marche à pied	281	16,9%
Pas de transport	261	15,7%
Voiture, camion, fourgonnette	1 072	64,4%
Transports en commun	NR	0,3%
Total	1659	1

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



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

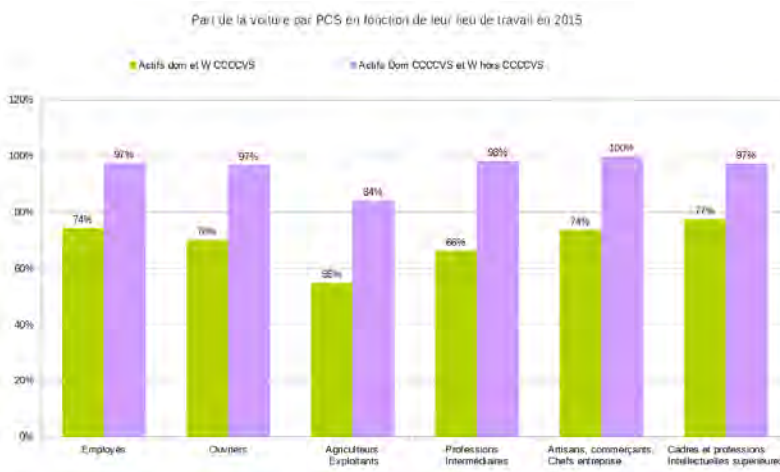
l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « marche » ont très légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment « des deux roues ».

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

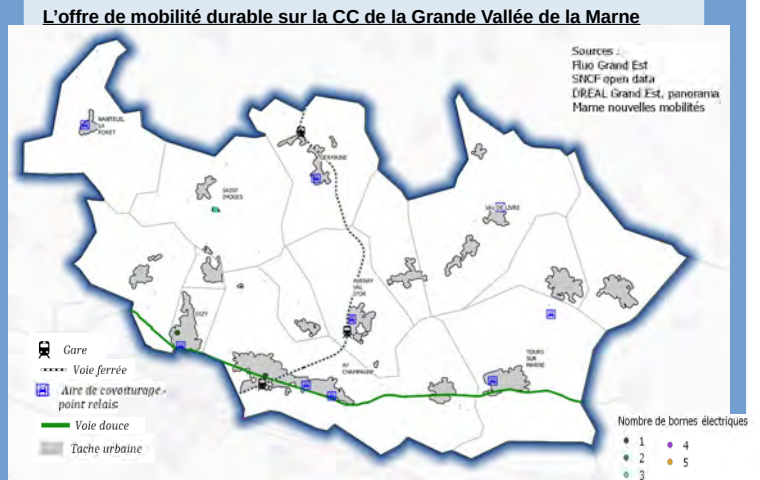
La commune de Pargny-sur-Saulx souhaiterait développer le tourisme en parallèle de l'aménagement des voies vertes le long du canal. Un projet de rabattement de la voie verte vers les pôles de Pargny-sur-Saulx et Sermaize pourrait être envisagé. Pour l'instant, le vélo est très peu utilisé et à vocation 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-Ambonay avec pour arrêt dans le territoire : Ay, Mareuil-sur-Ay, Bisseuil, Tours-sur-Marne, Bouzy et Ambonay
- ligne L16 Épernay-Fleury la Rivière avec pour arrêt : Dizy et Hautvillers

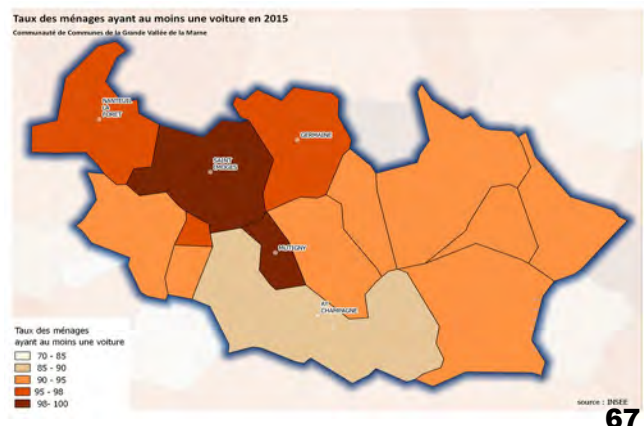
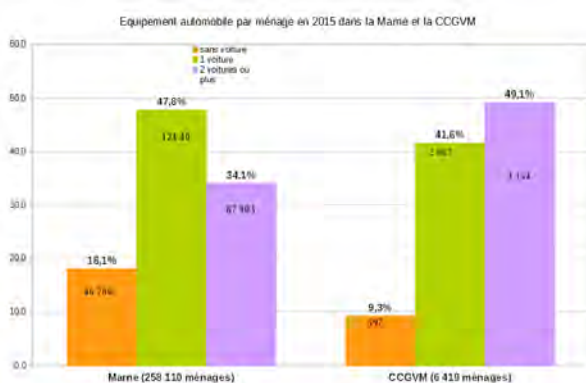
A Mareuil-sur-Aÿ, sur le canal latéral de la Marne, un relais nautique à vocation touristique peut accueillir 14 bateaux.

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 %).

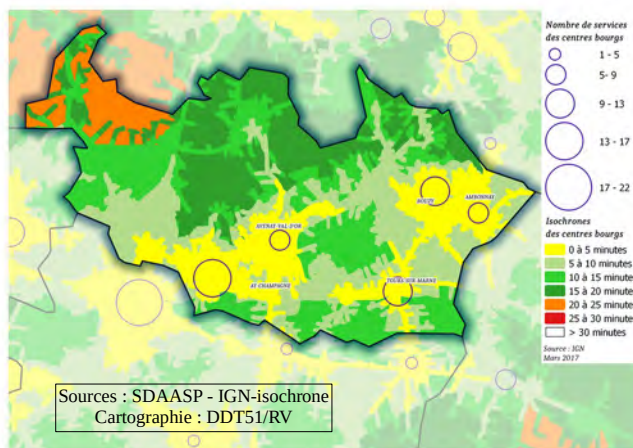
La commune de Germaine, quant à elle, a un taux de motorisation élevé (97,6 %) alors qu'elle bénéficie d'une offre ferroviaire.

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture

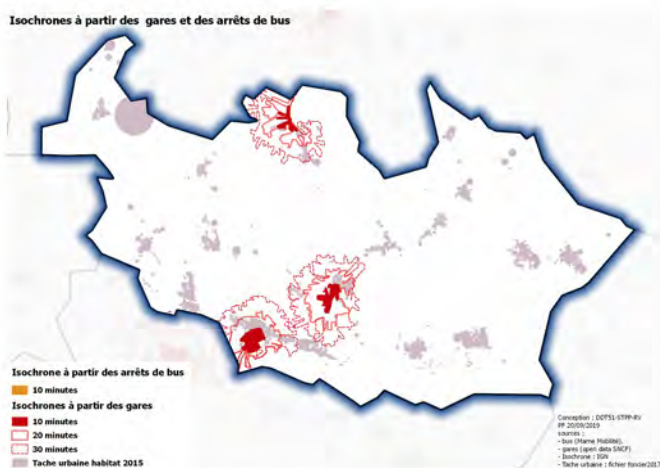
D'après le travail réalisé lors du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), les communes assurant des fonctions de centralité et concentrant l'offre d'équipements et de services la plus grande sont situées principalement dans la partie sud/sud-est du territoire.

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

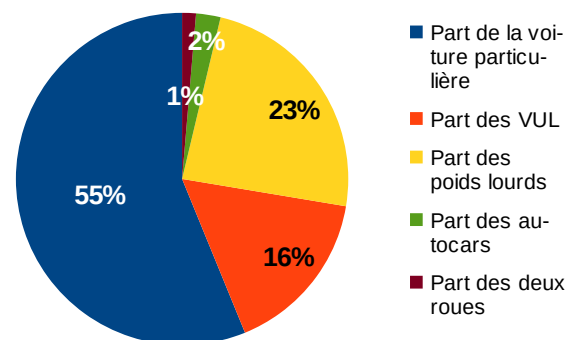
3.1 Les émissions liées au transport routier

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



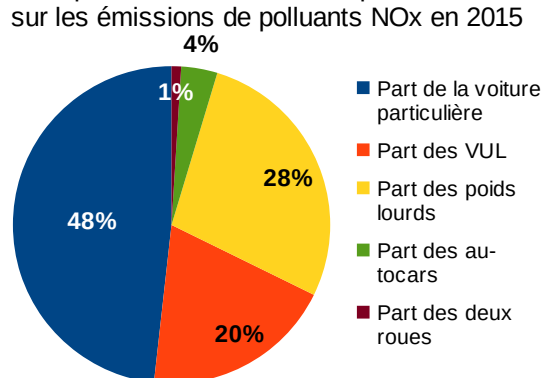
Dans le territoire de la CCGVM, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions directes de gaz à effet de serre (54 % en 2010, 55 % en 2015), viennent ensuite les poids lourds et les véhicules utilitaires légers pour respectivement, 23 % et 16 % en 2015 (25 % et 16 % en 2010).

Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019

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

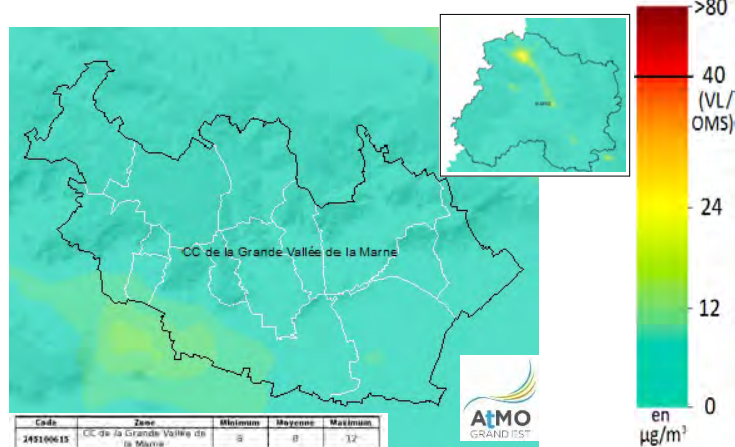
émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières participent majoritairement aux émissions de polluants NOx avec près de 48 % en 2015 (41 % en 2010). Les poids lourds (PL) sont le 2^e mode de transport routier le plus émetteur, ils participent à hauteur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

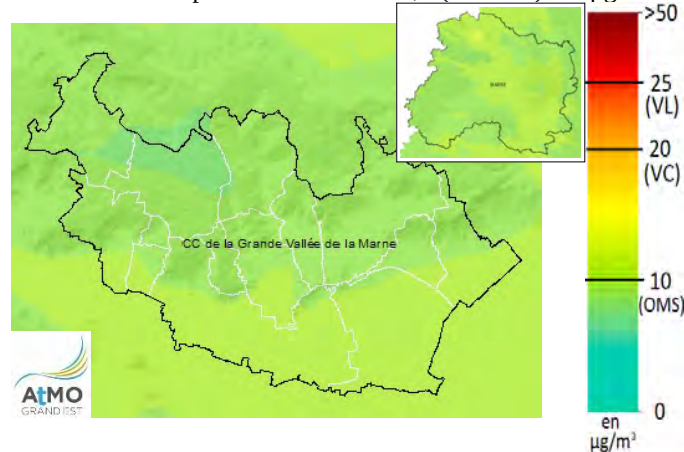


3.3 État des lieux des concentrations de polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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

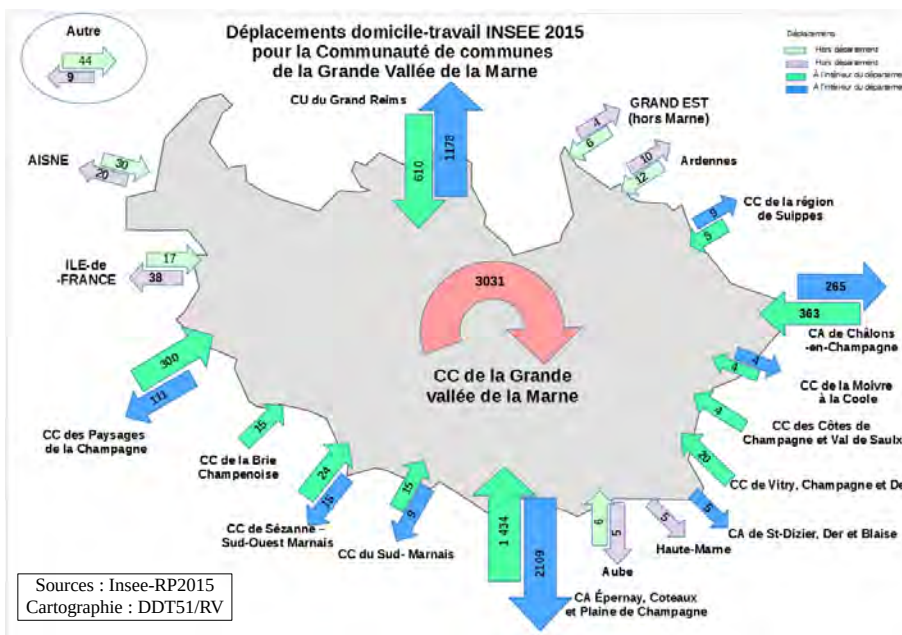


La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCGVM est à $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La proximité de l'aire urbaine d'Épernay se 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 Epérenay, 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 %).

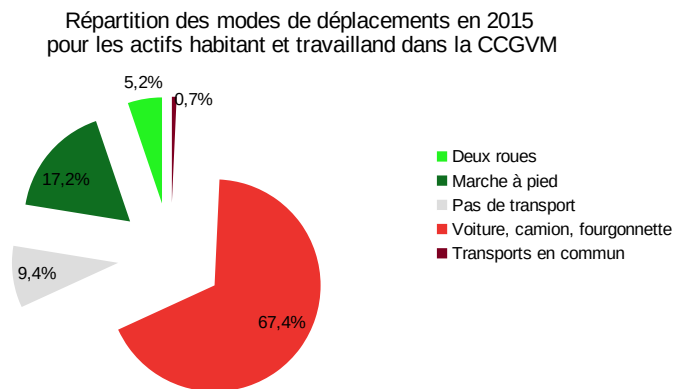
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

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'Epérenay, 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

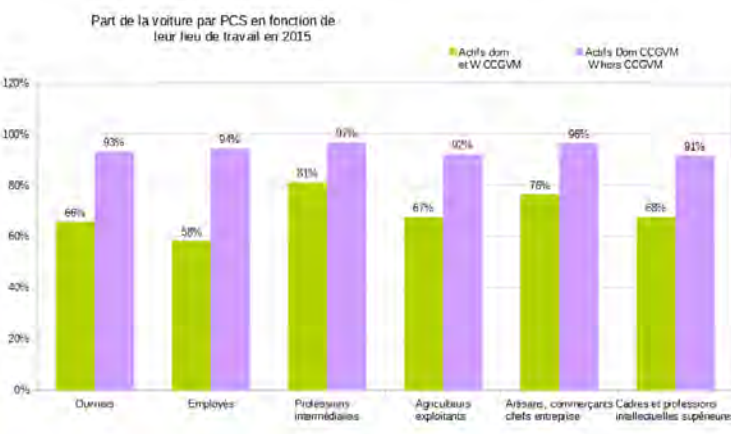
Les déplacements de moins d'un km sont des déplacements de proximité qui, a priori, pourraient être réalisés à pied. De la même manière, les déplacements de 1 à 5 km constituent des trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture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

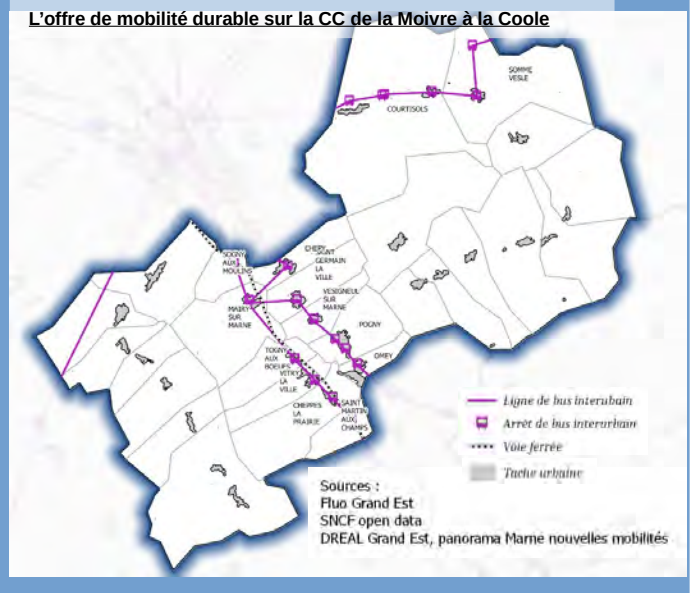
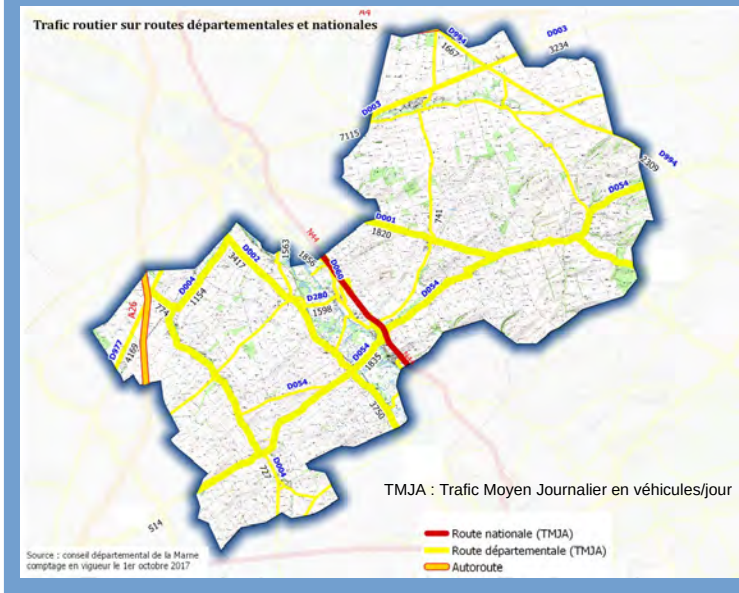
- La CCGVM a été lauréate en janvier 2019 de l'appel à projets du ministère de la Transition écologique et solidaire « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » avec son projet de la « Maison des mobilités ». Le projet vise à améliorer les services au quotidien 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.

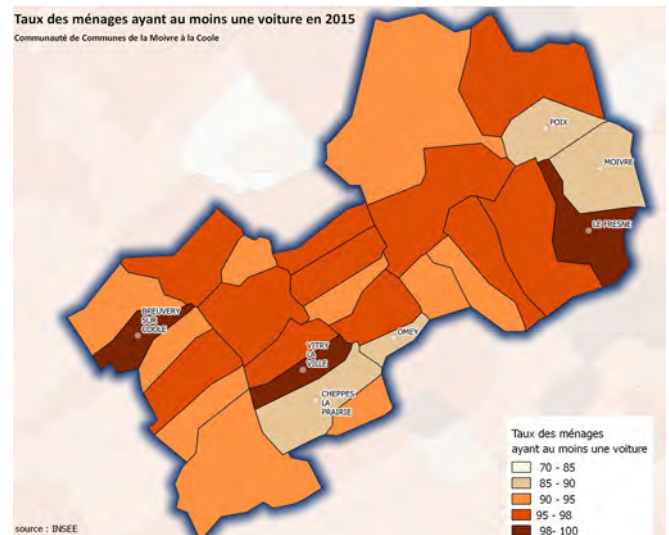
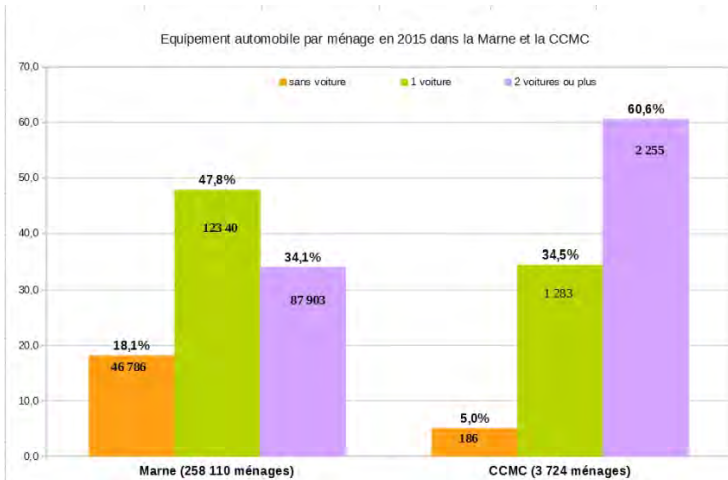
- la ligne 140 (Saint-Amand-sur-Fion/Châlons-en-Champagne) avec 2 à 3 aller-retours quotidiens suivant les communes et qui dessert les communes de Chepy, Saint-Germain-la-Ville, Mairy-sur-Marne, Vésigneul-sur-Marne, Pogany et Omev.

- 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 :

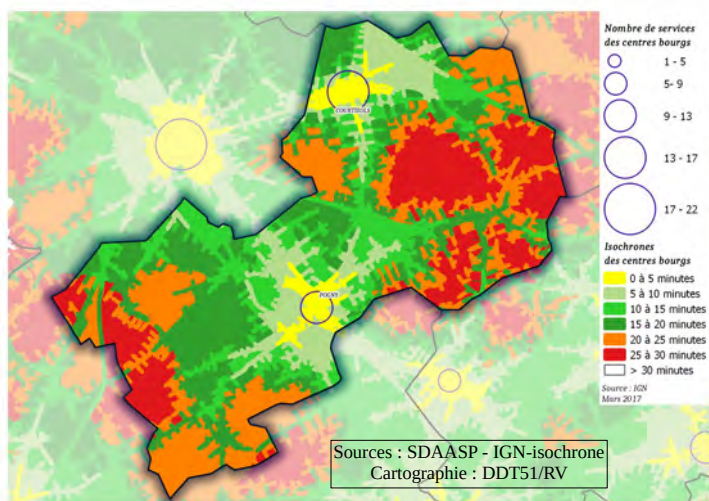
- la faiblesse d'offres alternatives à la voiture individuelle
- l'éloignement des pôles d'emplois : 20,8 % des actifs résidant dans le territoire travaillent dans leur commune de résidence (taux beaucoup plus faible que dans le département : 46,1 %)
- un habitat rural et diffus qui entraîne souvent 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 supérieure 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.

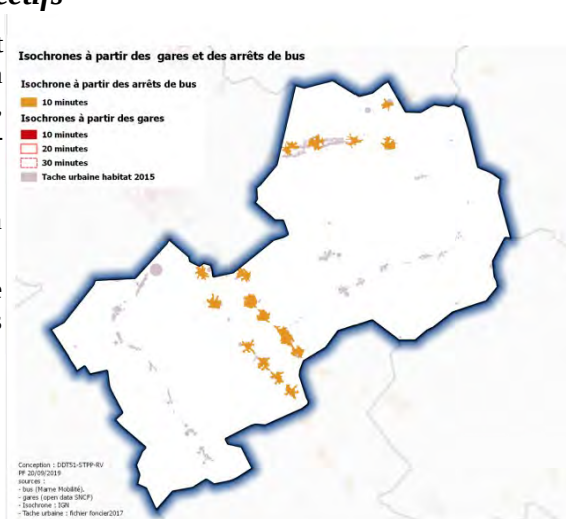
est et en bordure de la zone ouest du territoire risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative à la voiture individuelle n'existe et que les équipements se situent à plus de 20-25 min de voiture, dont la commune de Moivre où 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

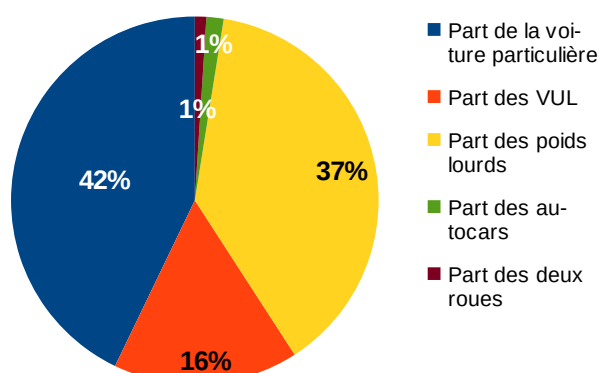
3.1 Les émissions liées au transport routier

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.

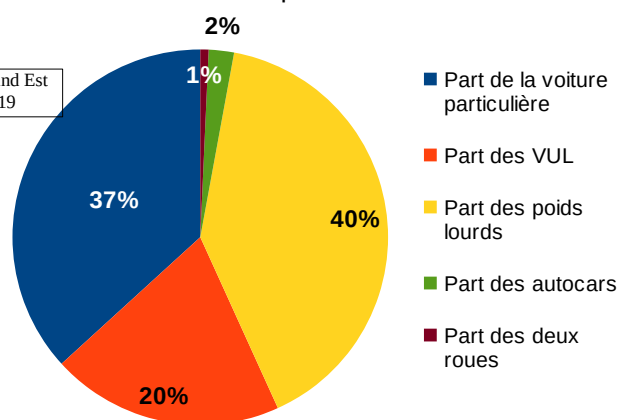
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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).

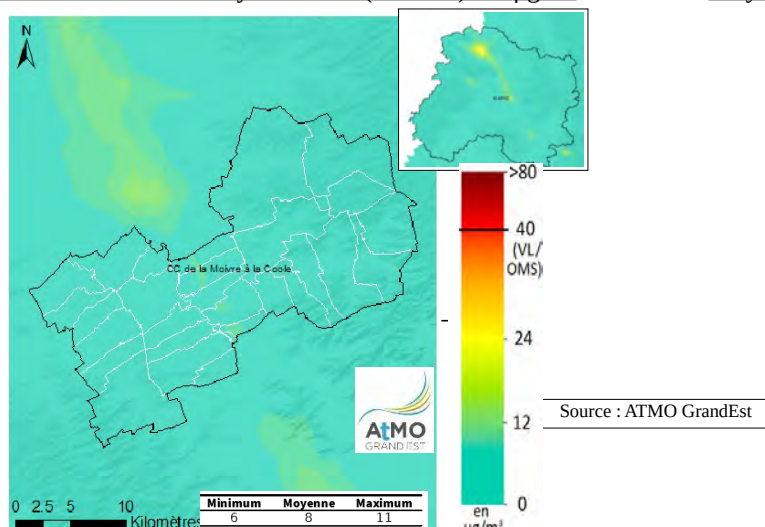
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



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)

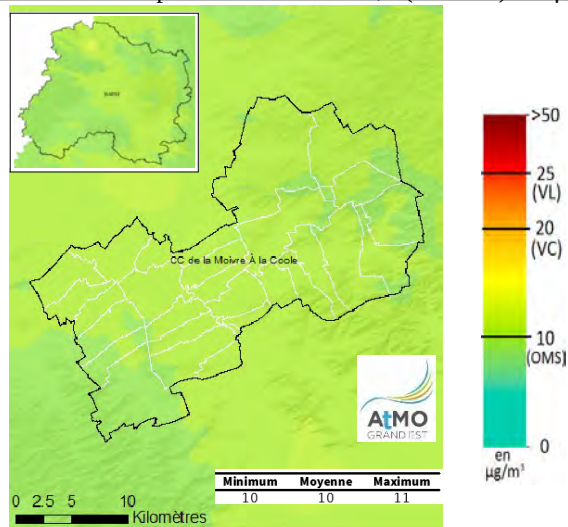
3.3 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM2,5

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.

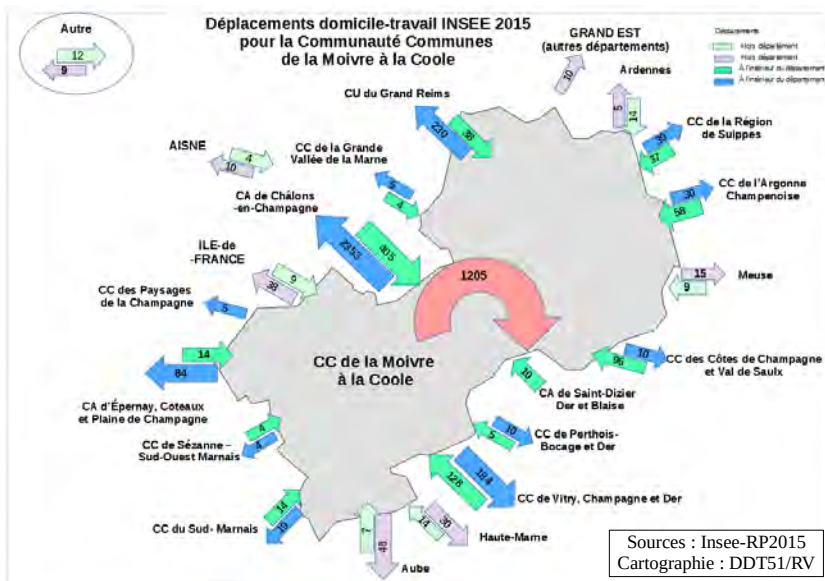
Moyenne annuelle en particules fines PM2,5 (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$



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

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 %).

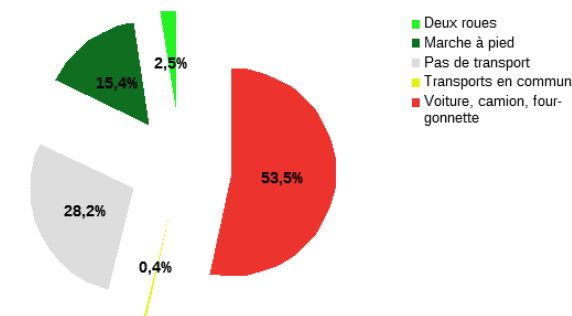
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

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

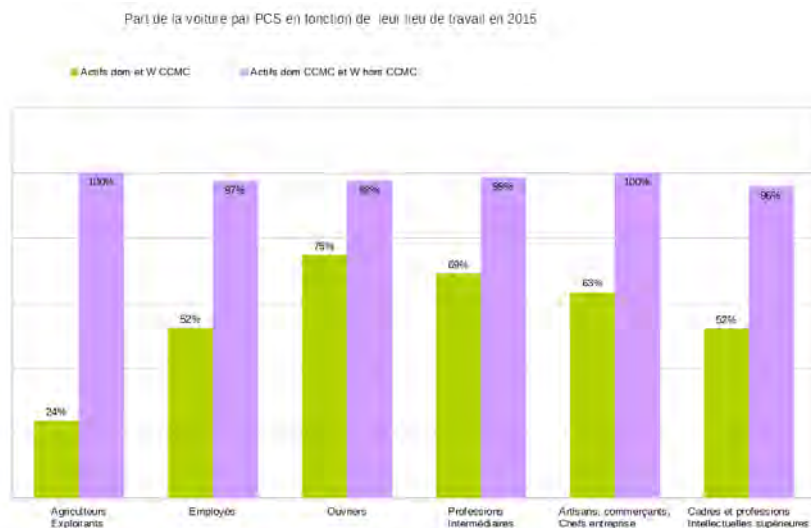
en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (45 %) pour l'ensemble de ces actifs. Du fait du caractère agricole de cet EPCI, la part « pas de transport » est très importante, près de 34 % ; les agriculteurs vivant 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

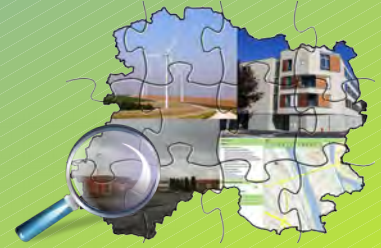
En 2015, pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCMC, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 57,1 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (Seuls 23,6 % l'utilisent). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et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

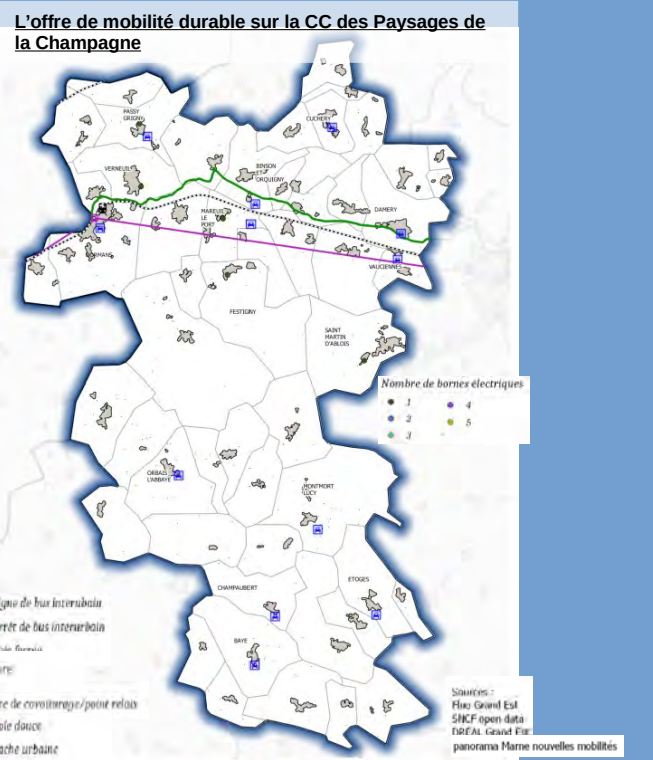




Communauté de communes des Paysages de la Champagne (CCPC)



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.

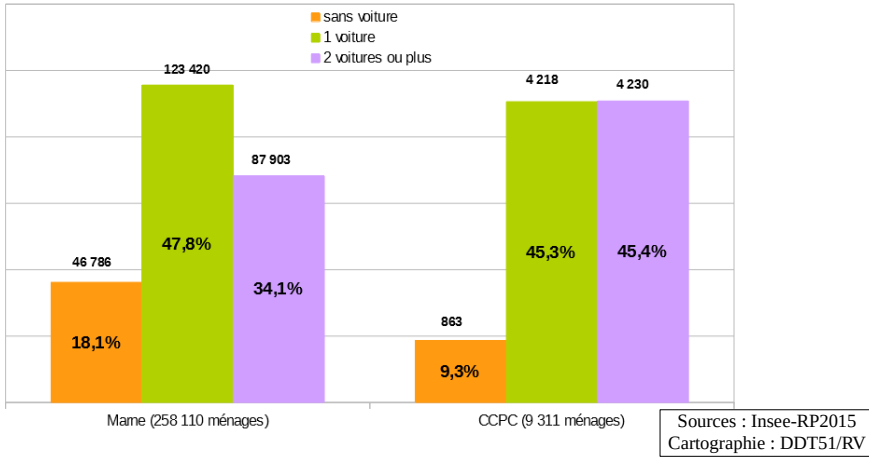
2 Mobilité des personnes dans le territoire

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

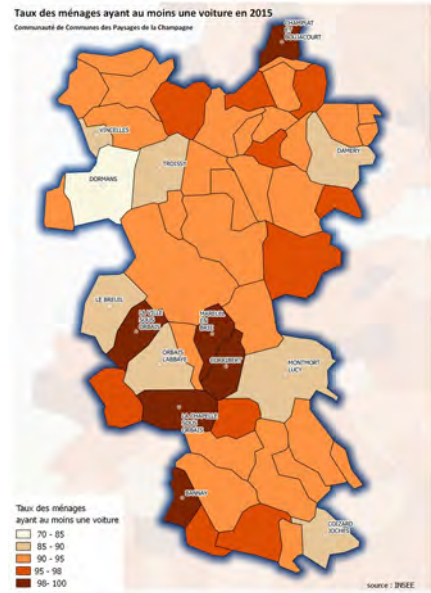


La forte motorisation des ménages peut se justifier par :

- 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.



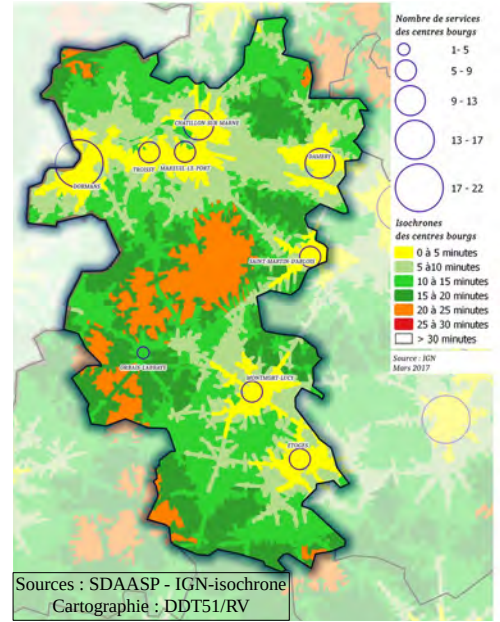
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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.



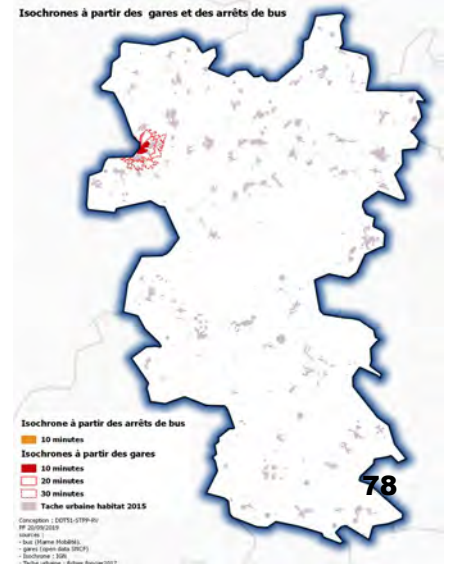
2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

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

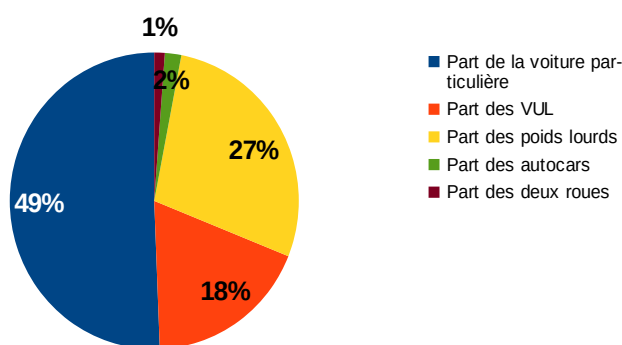
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

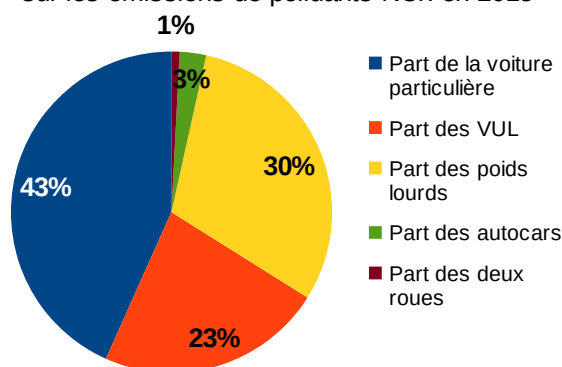
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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

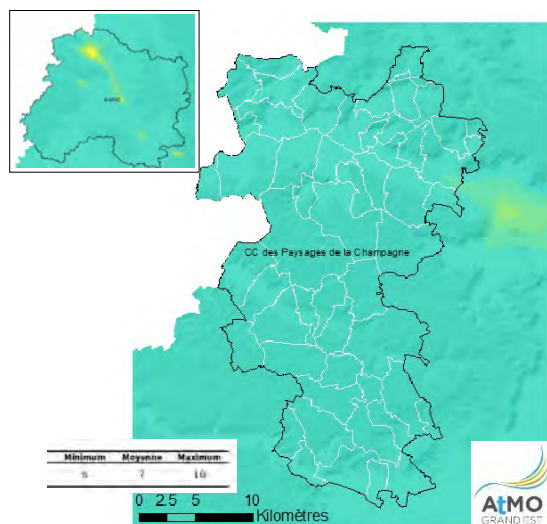
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



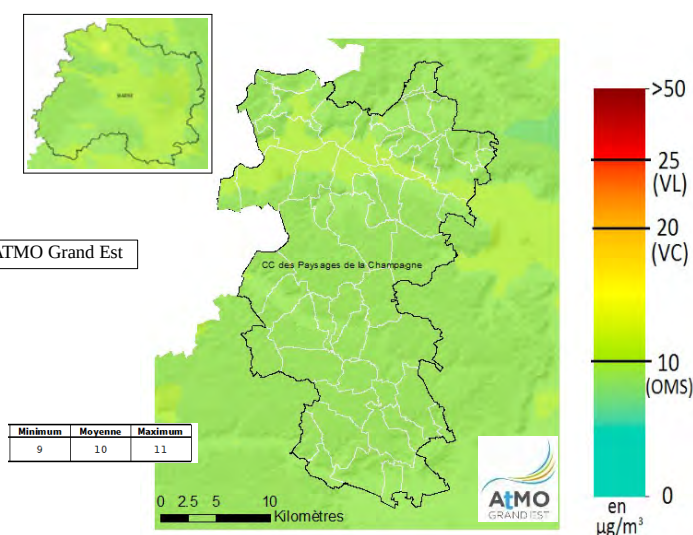
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 43 % 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



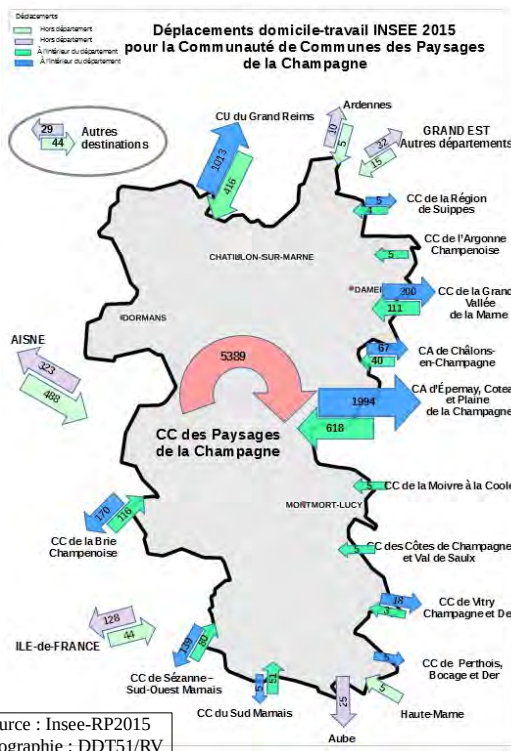
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCPC est à 7 µg/m³, avec une valeur maximale de 10 µg/m³, la valeur réglementaire maximale étant de 40 µg/m³. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne 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)

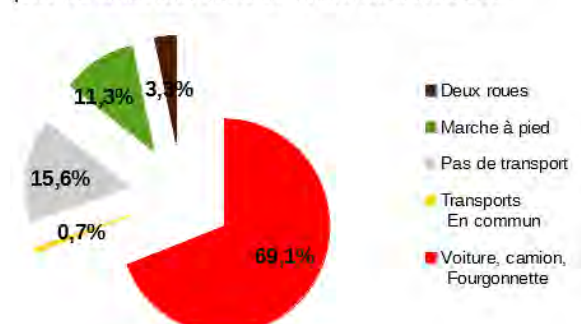
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers CCPC

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.

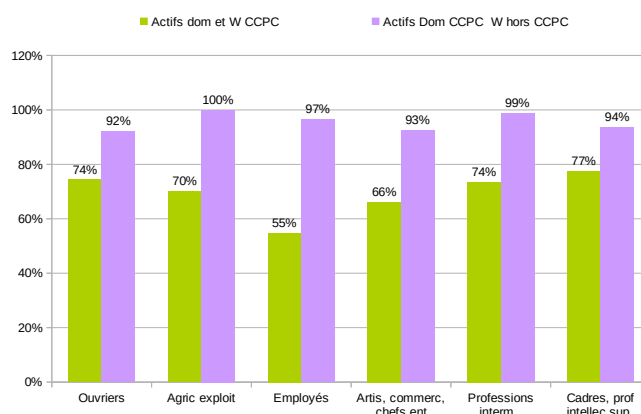
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

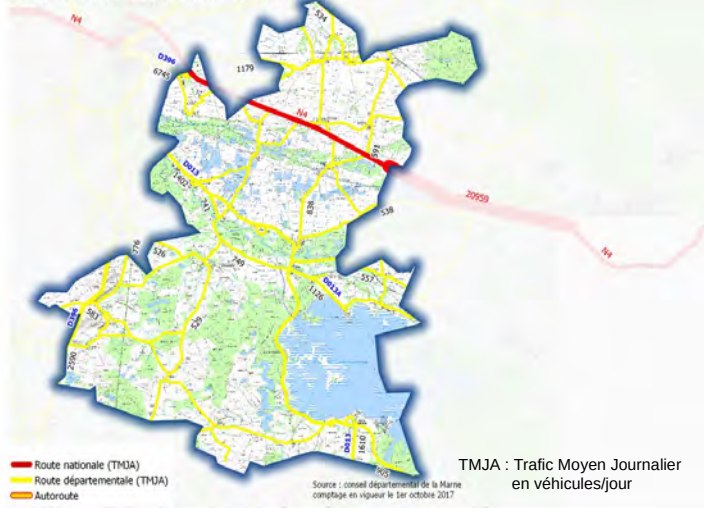


Communauté de communes du Perthois, Bocage et Der (CCPBD)



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



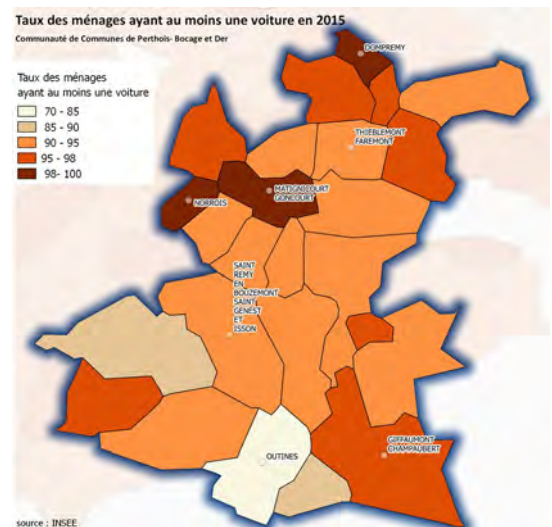
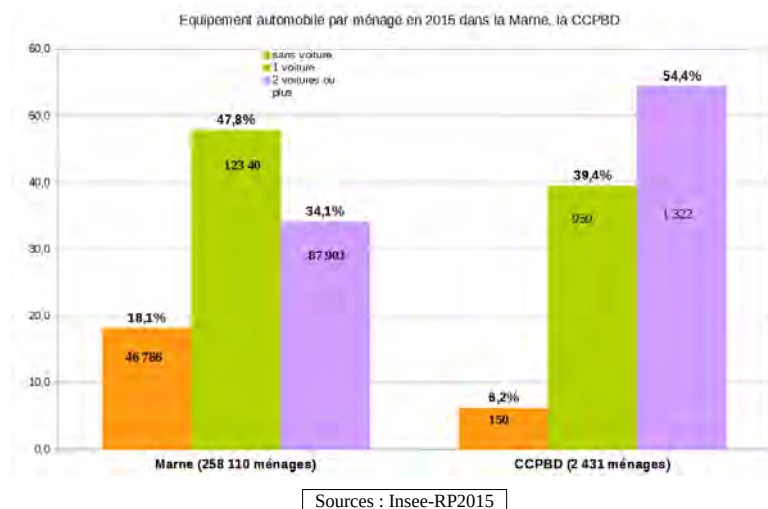
La Communauté de communes Perthois, Bocage et Der (CCPBD) possède un réseau routier peu dense. Elle est traversée d'ouest en est par la RN4, axe structurant reliant Paris / Nancy, avec une part de trafic poids lourds important (3,5 % du trafic moyen journalier annuel), et en son centre par la RD 13.

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.

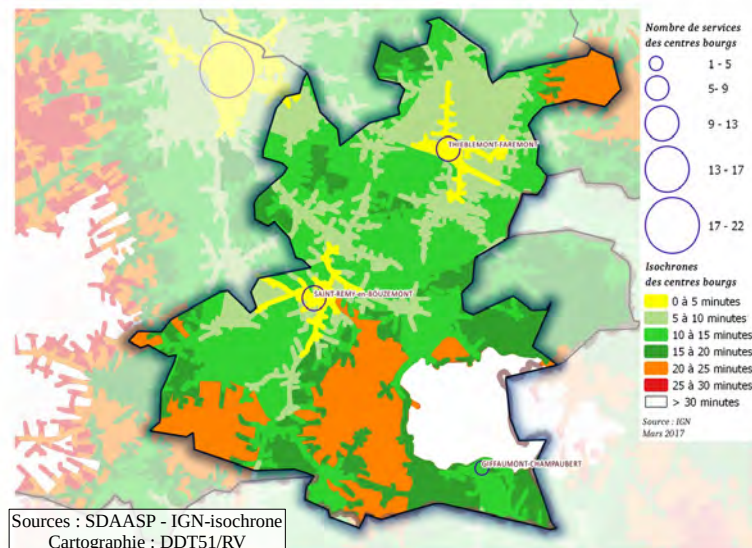
Dans trois communes (Dompremy, Matignicourt-Goncourt et Norrois), situées au nord de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture.

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.

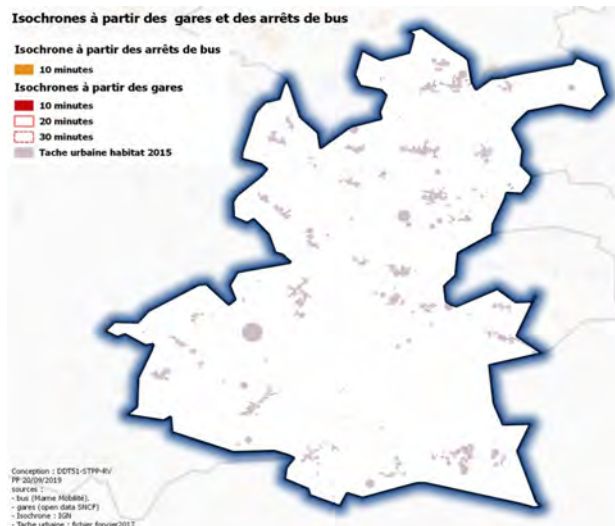


Sources : SDAASP - IGN-isochrone
Cartographie : DDT51/RV

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.



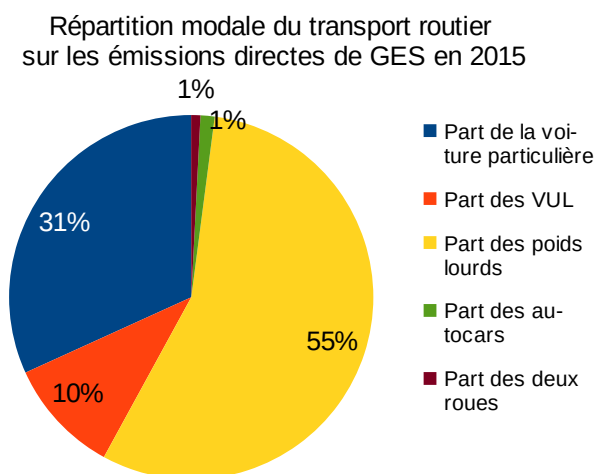
3 La qualité de l'air liée au secteur du transport routier

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).

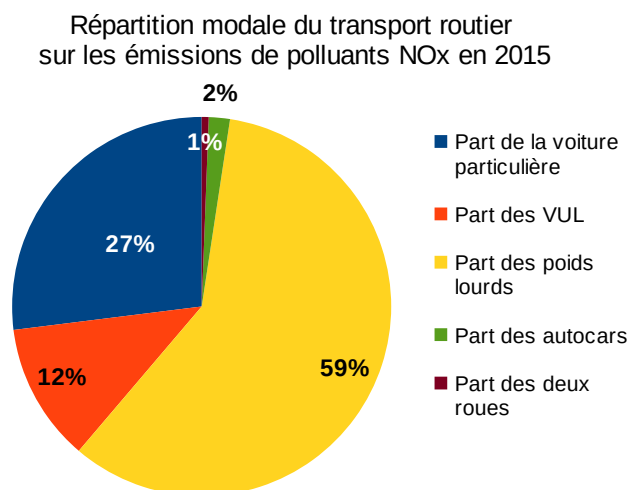
2015 (36 % en 2010 et 37 % en 2015 des émissions directes de GES totales du territoire). Les émissions directes de GES totales du territoire ont baissé entre 2010 et 2015, notamment celles du secteur du transport routier qui ont diminué de 3 %. Les émissions directes de GES du secteur du transport routier 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.

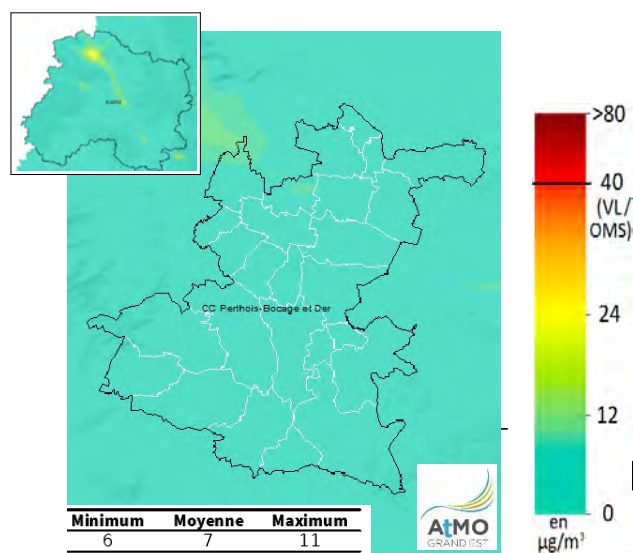
Source : ATMO Grand Est Invent' Air V2019



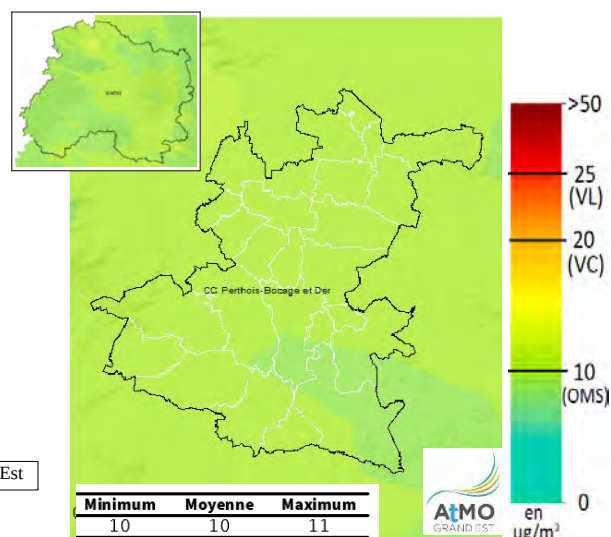
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, près 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



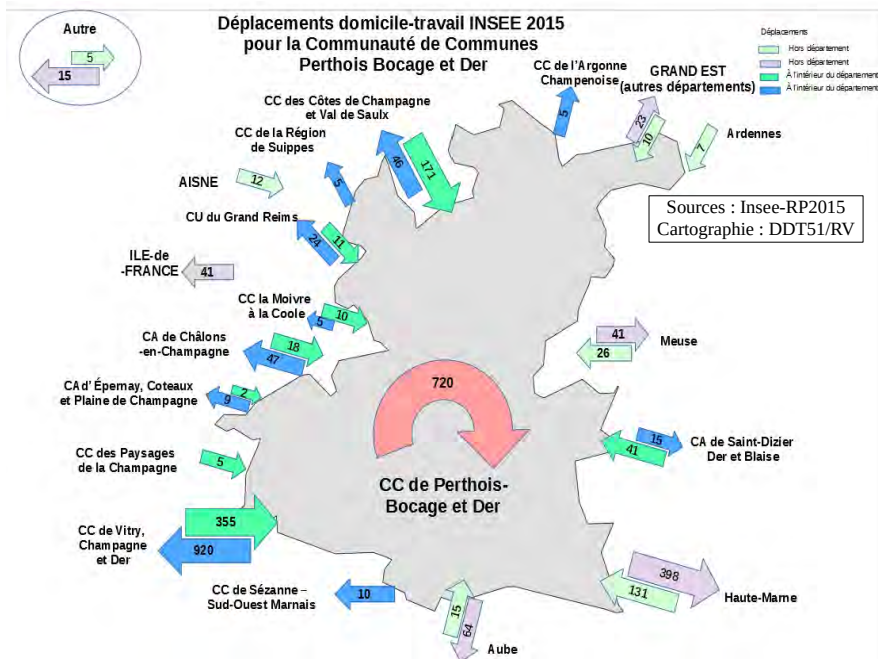
Source : ATMO Grand Est

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)

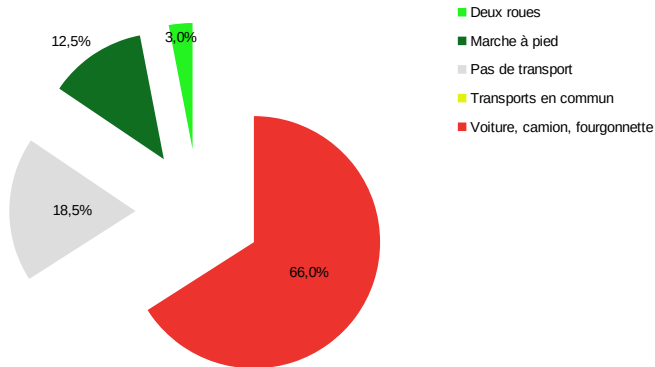
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCPBD

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

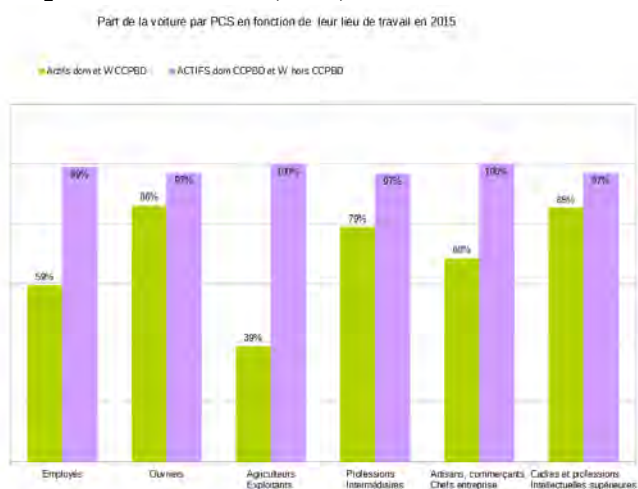
l'ensemble de ces actifs en 2015. Par ailleurs, entre 2010 et 2015, le mode de déplacement « Voiture » a légèrement diminué (- 1 pt) de même que la part « pas de transport » qui a diminué plus fortement (- 6 pts) au profit de la « marche » (+ 6 pts) et des « Deux roues » (+ 1 pt).

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

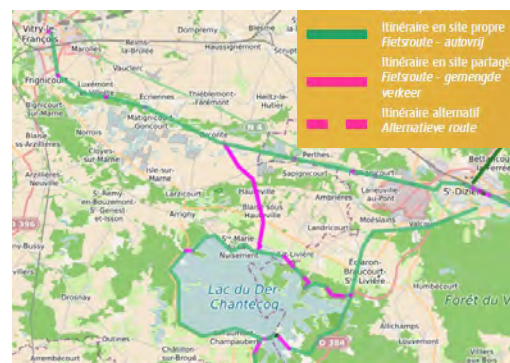
Pour l'ensemble des actifs domiciliés et travaillant dans la CCPBD, la médiane des parts modales de la voiture par PCS est de 73,5 %. Les agriculteurs sont la PCS qui utilise le moins la voiture individuelle (38,8 %). Ils habitent souvent sur le lieu de leur exploitation et de ce fait indiquent ne pas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



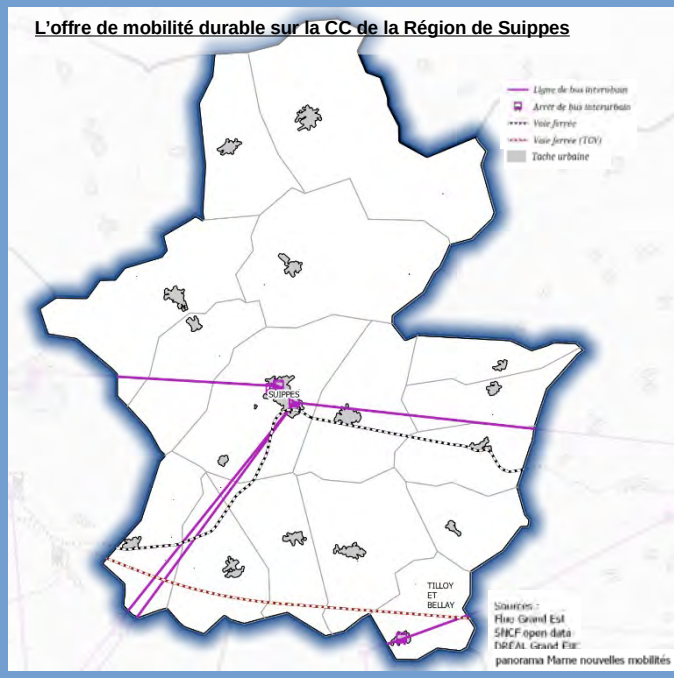
- Une véloroute a été réalisée entre Vitry-le-François et le Lac du Der. Il est donc possible de relier à vélo les 23 km séparant les deux lieux en utilisant une portion de la Voie Verte du canal "Entre Champagne et Bourgogne", axe de développement touristique. (<https://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=183#>)
- 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.

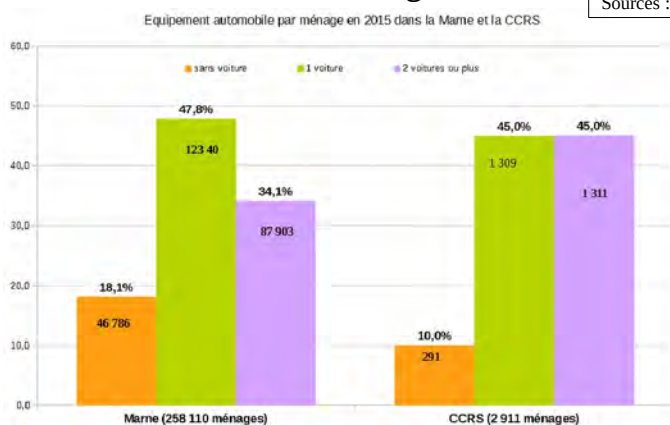
Le territoire n'est desservi par aucune gare SNCF, seule la commune de Suippes possède un arrêt routier SNCF.

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.

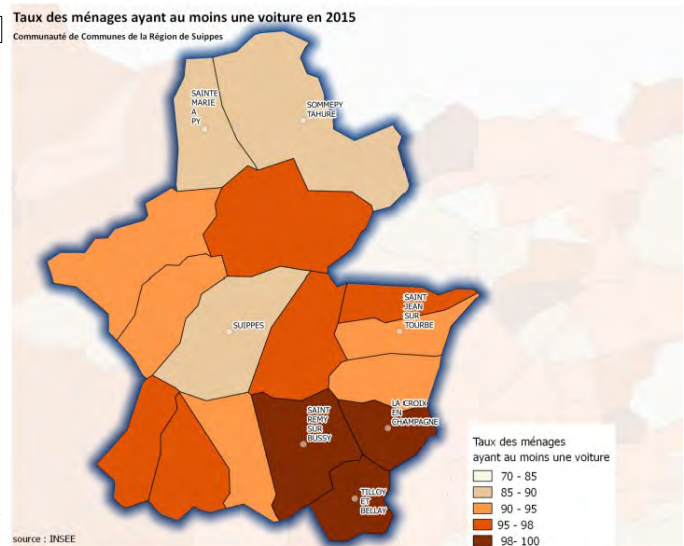
De plus, deux lignes de transports routiers départementaux, la ligne n°150 (Mourmelon/Suippes) et la ligne n°130 (Suippes/Châlons-en-Champagne) exploitées par STDM desservent quotidiennement la commune de Suippes. Enfin la ligne n°110 (Sainte-Menehould/Courtisols) dessert la commune de Tilloy-Bellay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

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



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.



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.

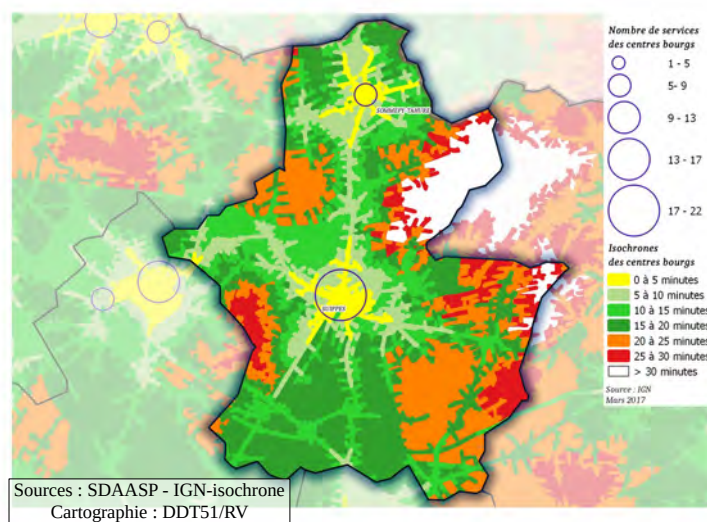
Dans trois communes (Tilloy-et-Bellay, La-Croix-en-Champagne et Saint-Remy-sur-Bussy), situées dans le sud-est de cet espace rural, plus de 98 % de leurs ménages ont au moins une voiture, voire 100 % pour la commune de La Croix-en-Champagne.

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).



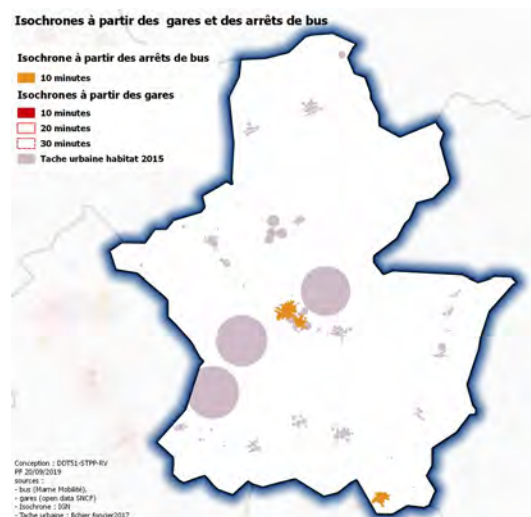
Par comparaison avec la carte précédente sur la motorisation des ménages, les ménages des communes situées dans la zone est du territoire ainsi que la commune de Jonchery-sur-Suippe risquent d'être particulièrement vulnérables et plus touchés par la précarité énergétique, puisqu'aucune offre alternative 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

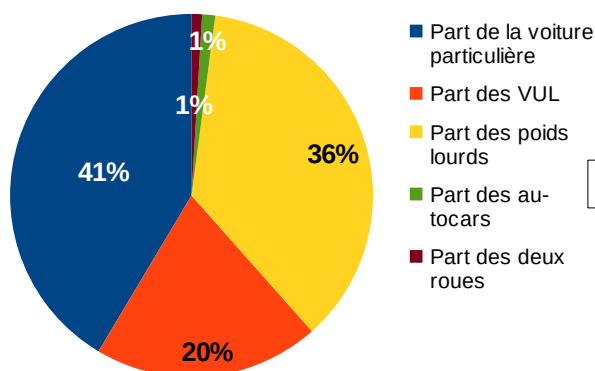
3.1 Les émissions liées au transport routier

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.

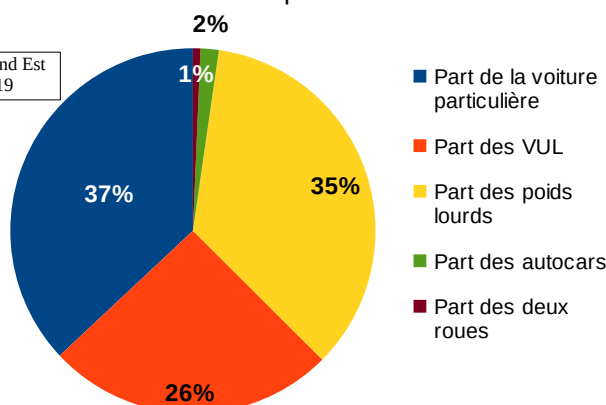
3.2 Répartition des émissions de GES et d'oxydes d'azote (NOx) par type de véhicules

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

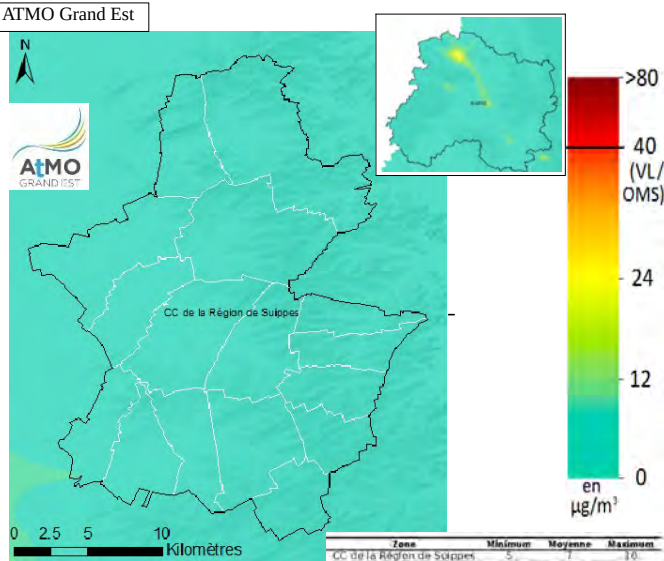


La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les voitures particulières et les poids lourds sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 37 % 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

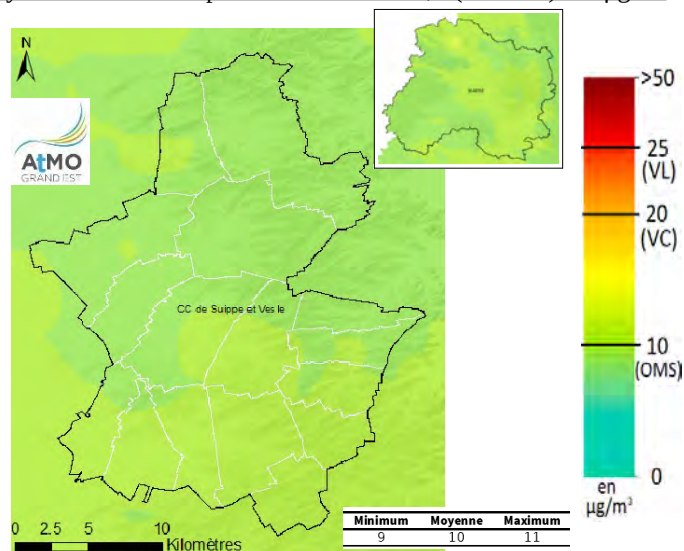
Moyenne annuelle en dioxyde d'azote (en 2017) en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Source : ATMO Grand Est



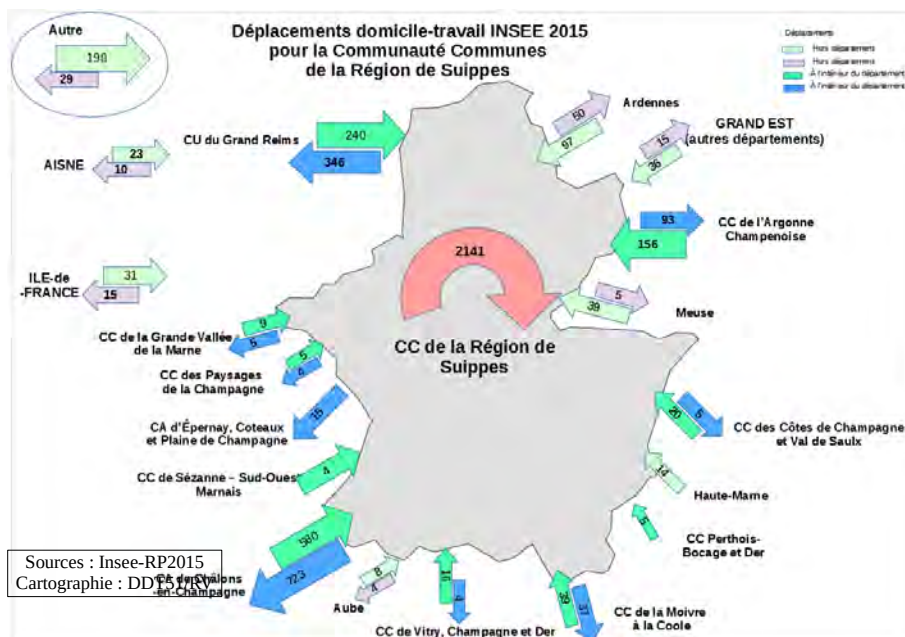
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCRS est de $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

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 PM_{2,5} 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. **91**

4.1 **Les flux domicile-travail**



En 2015, les flux sortants et les flux entrants sont pratiquement équilibrés (1 360 sortants contre 1 500 entrants). La majorité des flux sortants de la CCRS se dirigent principalement vers les autres EPCI du département (90,6 %). La part des flux sortants sur l'ensemble des flux générés par l'EPCI n'a pas évolué entre 2010 et 2015 (38,76 % en 2010 et 38,85 % en 2015).

L'illustration met en évidence l'effet polarisant des agglomérations chalonnaise et rémoise sur l'ensemble du territoire. L'attractivité forte en matière d'emploi de la CA de Châlons-en-Champagne (CAC) et, dans une moindre mesure, de la CU du Grand Reims (CUGR), est démontrée par le nombre de navettes qu'elles génèrent : sur l'ensemble des flux sortants en 2015, 53,2 % se rendent vers la CAC (59,4 % en 2010) et 25,4 % vers la CUGR (22,0 % en 2010).

Sur la totalité des actifs résidant dans la CCRS, 61,2 % y travaillent et 54,1 % des actifs de l'EPCI travaillent directement dans leur commune de résidence (part plus élevée que dans la Marne où 46,1 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence).

Sur la totalité des flux entrants en 2015, 37,3 % viennent de la CA de Châlons-en-Champagne et 16 % de la CU du Grand Reims.

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

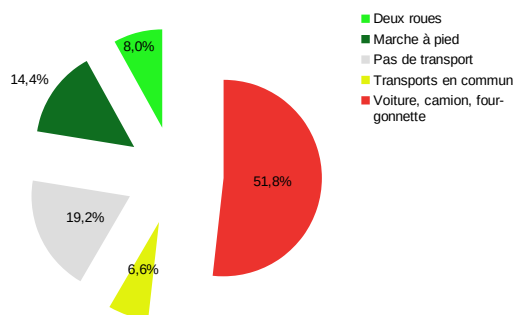
4.2.1 **Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCRS**

En 2015, sur les 1 500 actifs venant travailler dans le territoire, une grande majorité vient en voiture. Certains actifs résidant dans 3 EPCI voisins (CA de Châlons, CC de la Moivre à la Coole et CU du Grand Reims) utilisent d'autres modes pour aller travailler dans la CCRS, principalement les deux roues.

4.2.2 **Répartition modale pour les résidents**

Modes de transport	résidant et travaillant dans la CCRS	
	nombre d'actifs	Part
Deux roues	NR	8,0%
Marche à pied	308	14,4%
Pas de transport	410	19,2%
Voiture, camion, fourgonnette	1 108	51,7%
Transports en commun (pour info)	NR	6,6%
Total	1 999	100,0%

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



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

En 2015, 98,2 % des actifs résidant dans la CCRS et travaillant hors de la CCRS vont travailler en voiture. La part de la voiture est quasiment similaire à celle de 2010.

Actifs résidant et travaillant dans l'EPCI : Comme 61,2 % 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, pour les déplacements DOM-TRA, la part de la « marche à pied » a considérablement diminué (- 16,8 pts) en faveur principalement de la voiture (+ 7 pts) et des transports en commun (+ 3,8 pts) malgré la faiblesse de l'offre de ces derniers. Cependant, la part « pas de transport » arrive en 2^e position des différents modes après la voiture, avec + 5,4 pts entre 2010 et 2015.

En 2015, près de 52 % des déplacements domicile-travail au sein de la CCRS se font en voiture individuelle et plus de 14 % 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	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

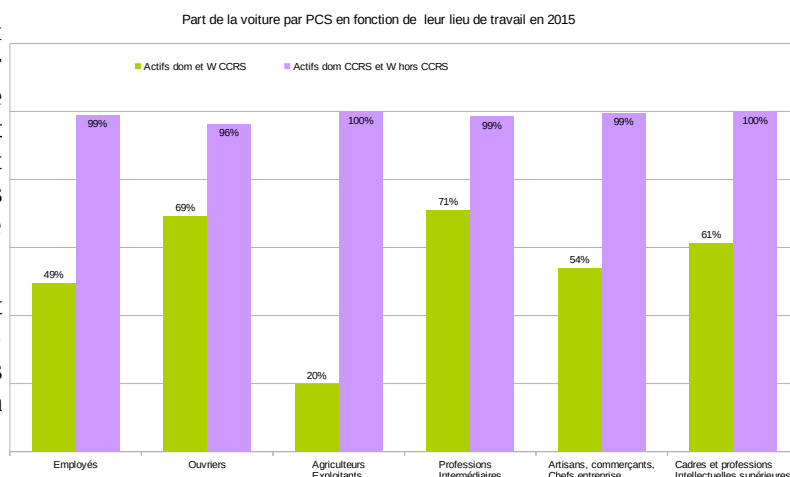
trajets pleinement réalisables en vélo pour une grande partie de la population. Pourtant, pour ces trajets courts, la voiture est le mode de transport le plus utilisé (46,6 %) pour l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, le mode de déplacement « Voiture » et la part de « Pas de transport » ont augmenté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



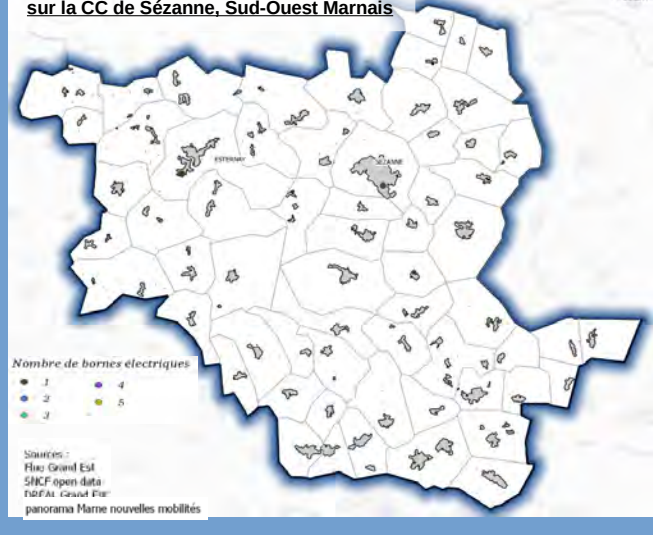
Communauté de communes de Sézanne – Sud-Ouest Marnais (CCSSOM)



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 :

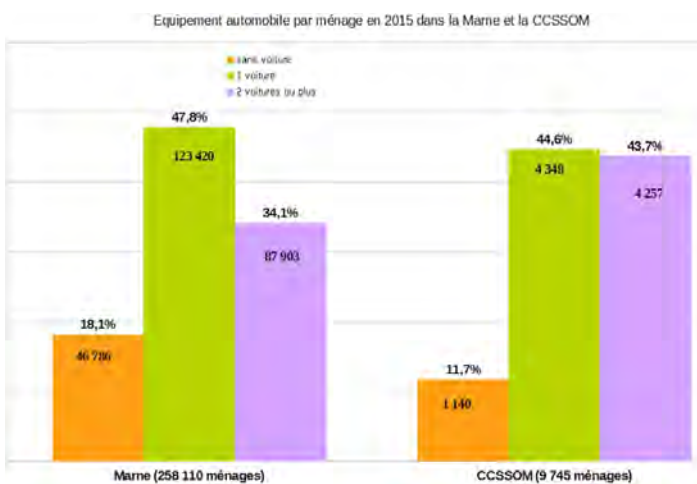
- d'ouest en est par la RN 4, axe structurant reliant Paris / Nancy, avec une part de trafic poids lourds très importante (42 % de PL pour un TMJA de 10 150 véh/jour)
- du nord au sud par la RD 373 (avec 13 % de PL) reliant Montmirail à Anglure et la RD 951 (supportant 19 % de trafic PL) reliant Reims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

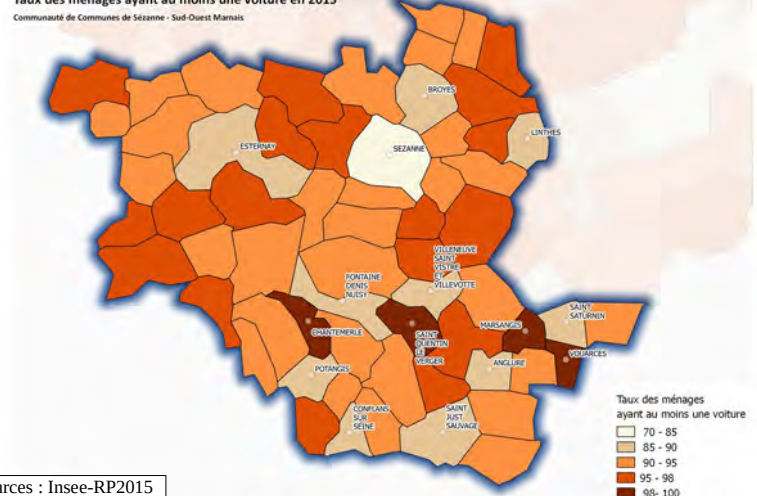
En termes de nouvelles mobilités dans le territoire, des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont pour l'instant à noter (sur la carte, ne figurent que les bornes gratuites et accessibles au public).

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages



Taux des ménages ayant au moins une voiture en 2015



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 %.

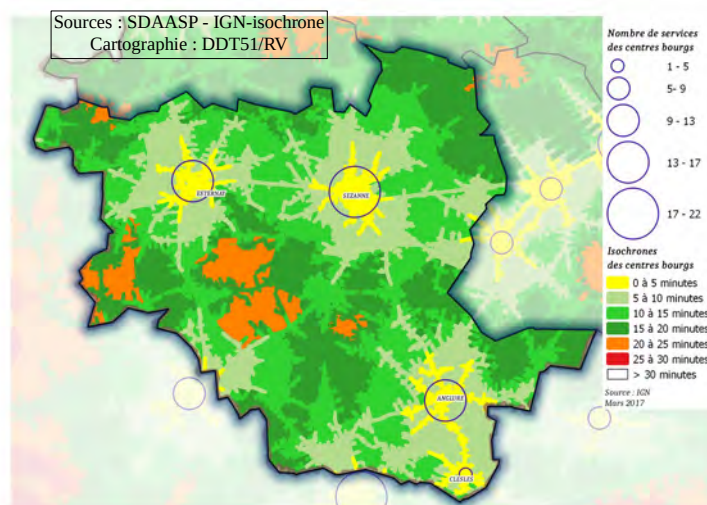
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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

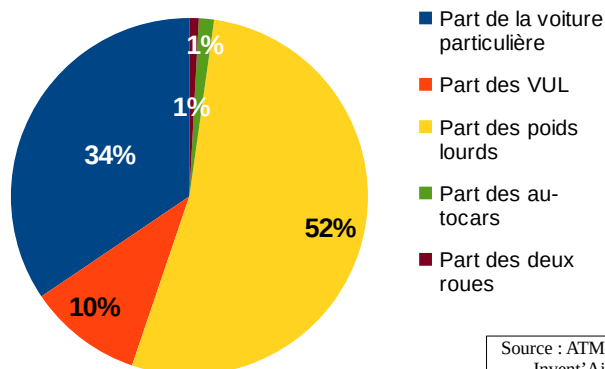
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

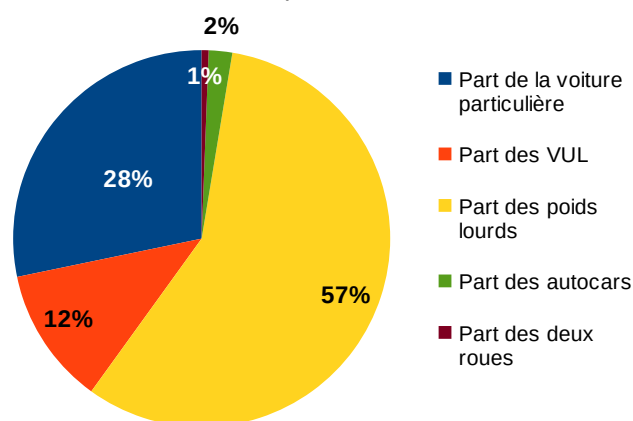
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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.

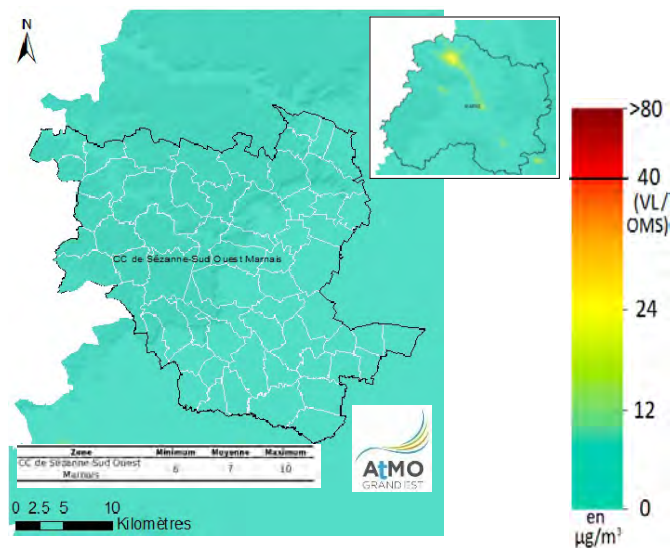
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



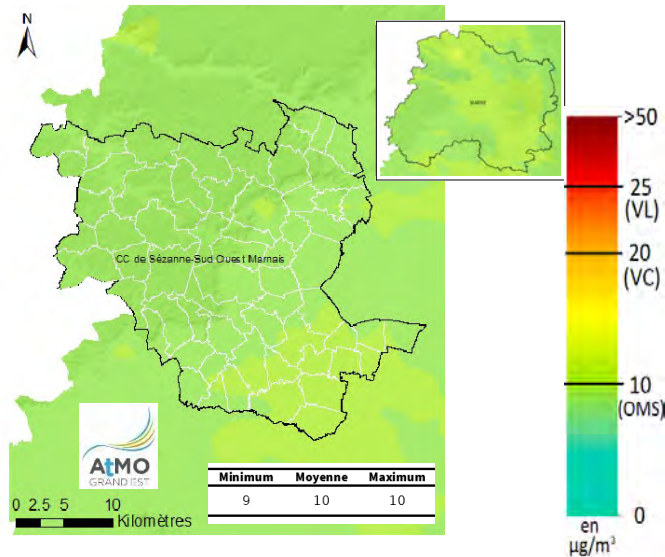
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 57 % 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

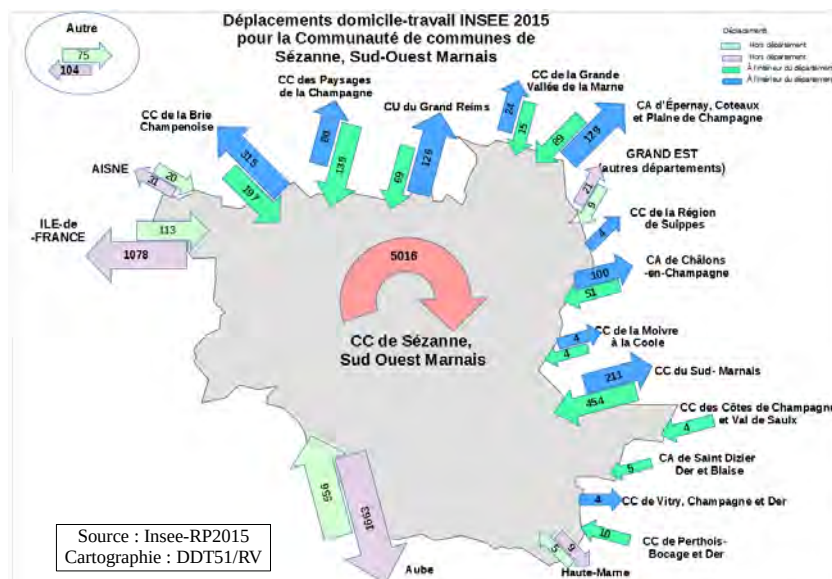
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCSSOM est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cependant, il faut tenir compte du fait que 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 %).

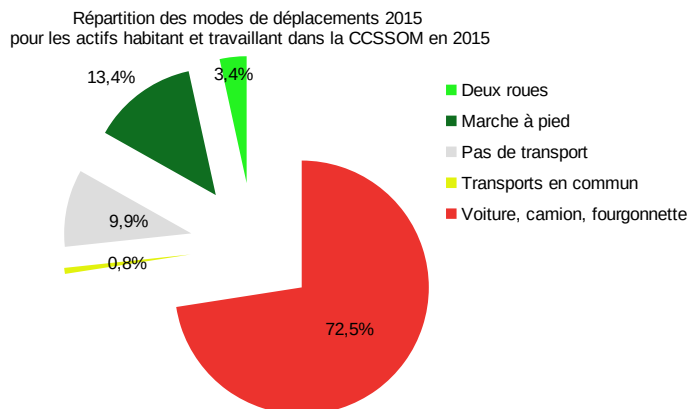
4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail (Insee 2015)

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).

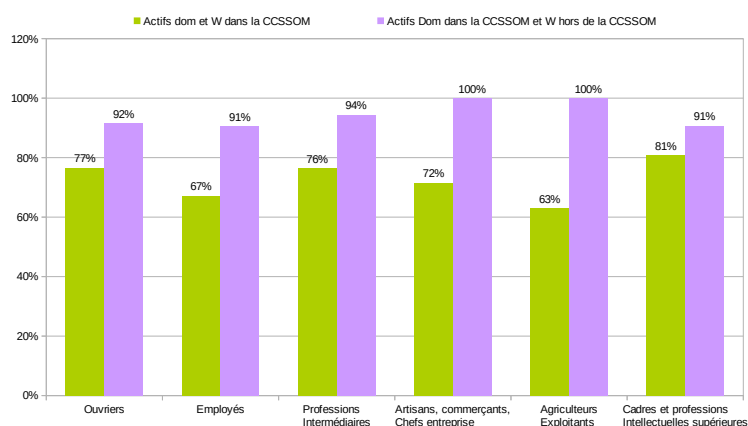
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

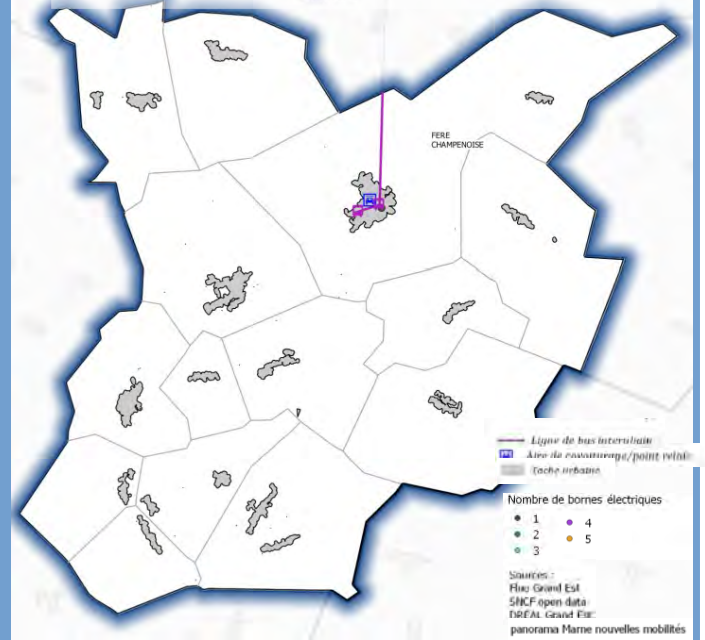
Trafic routier sur routes départementales et nationales



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



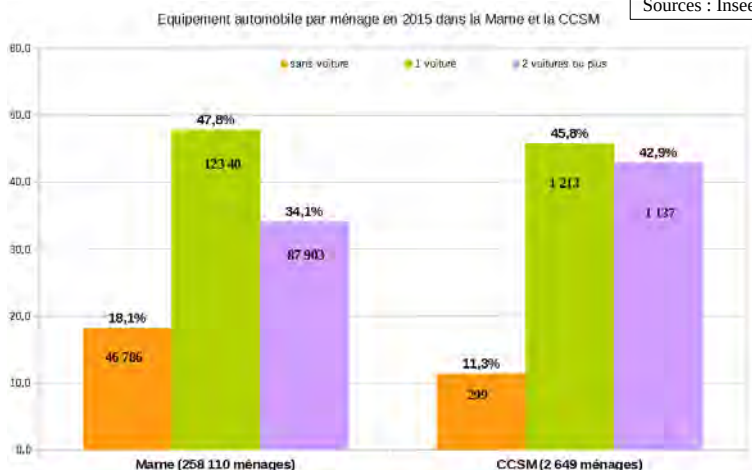
La ligne de transport n°160, exploitée par la STDM, assure une liaison entre Fère-Champenoise et Épernay avec un aller, en semaine et le samedi, pas de liaison le dimanche.

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.

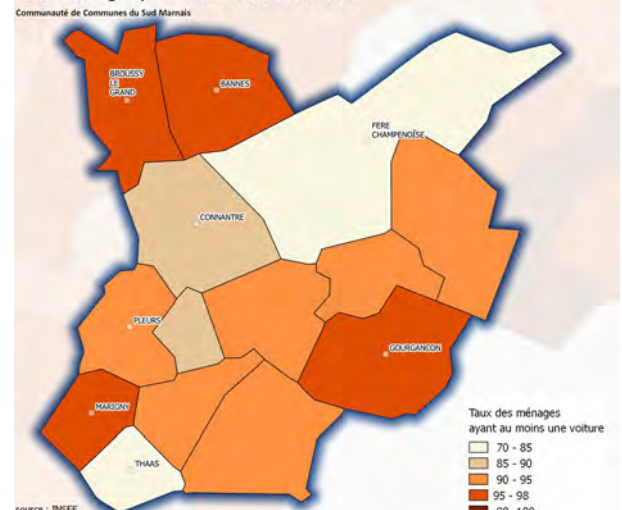
2 Mobilité des personnes dans le territoire

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.

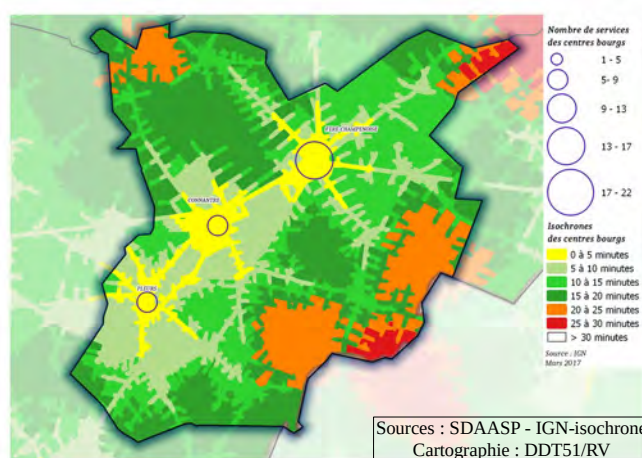
Dans quatre communes (Boissy-le-Grand, Bannes, Gourgauçon et Marigny) du territoire, plus de 95 % des ménages possèdent au moins une voiture.

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

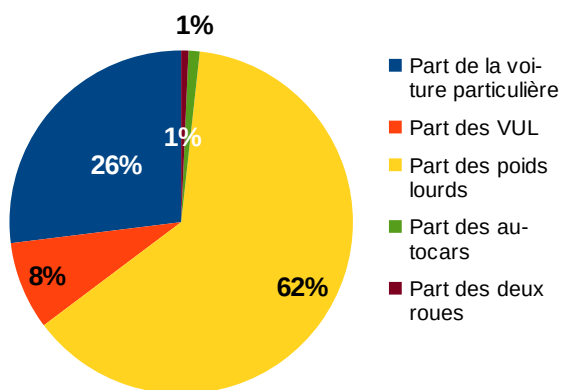
¹ L'intermodalité est le fait d'utiliser et de combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet.

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

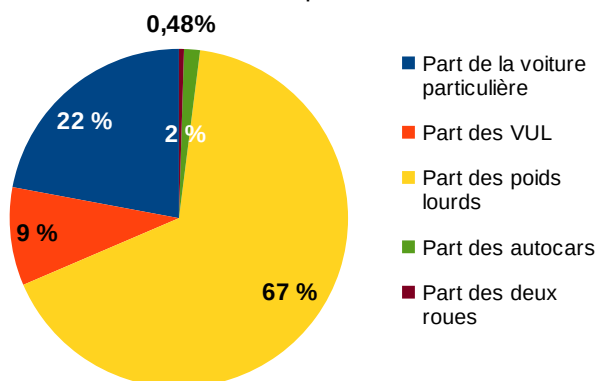
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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

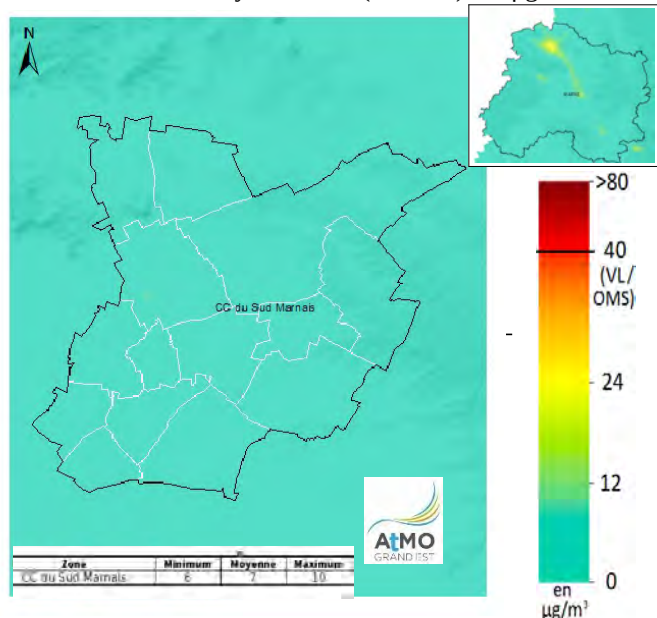
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



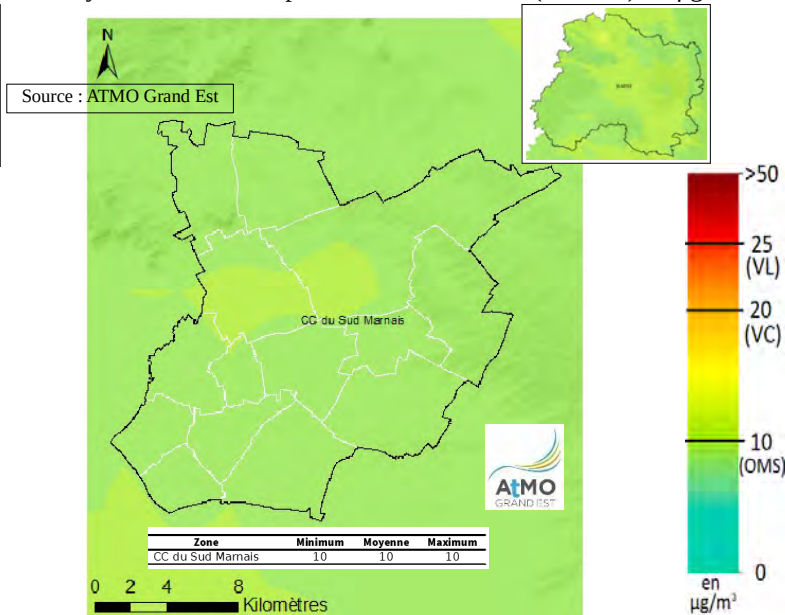
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds et les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement, 67 % 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



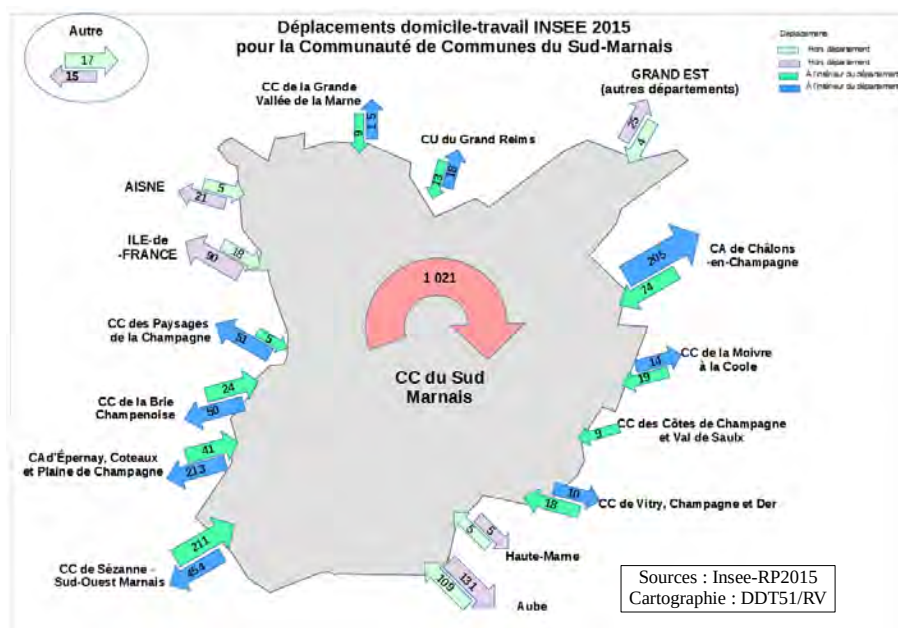
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la CCSM est à $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, avec une valeur maximale de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (se situant sur la commune de Connantre), la valeur réglementaire maximale étant de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

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 CCSSOM (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)

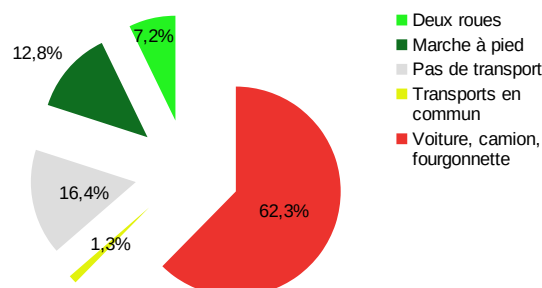
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la CCSM

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)

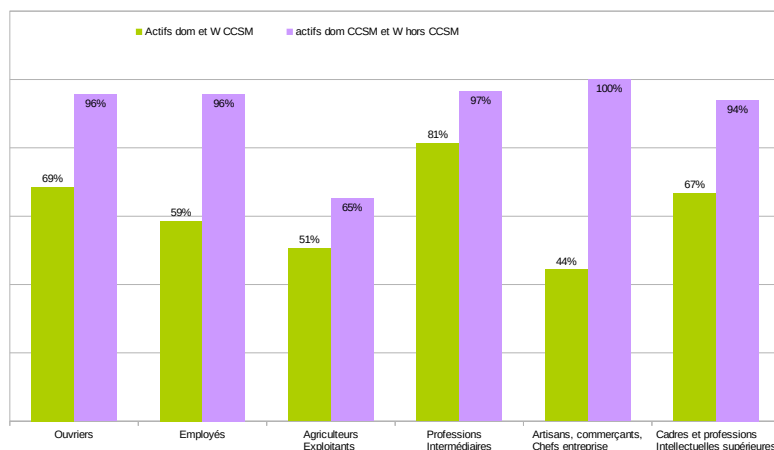
De plus, malgré le fait que tous les déplacements inférieurs à 5 km ne sont pas systématiquement transférables sur des modes actifs selon les activités professionnelles ou selon les chaînes de déplacements, l'enjeu en termes de pollution est important, puisque ces déplacements de courtes distances sont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

Annexes

Liste des acronymes

AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
CA	Communauté d'agglomération
CC	Communauté de communes
CU	Communauté urbaine
DOM-TRA	Domicile-Travail
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
GES	Gaz à effet de serre
NOx	Oxyde d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCS	Professions et catégories socio-professionnelles
PL	Poids lourds
PM	Particule fine (en anglais, particulate matter)
PNRMR	Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims
PRG	Pouvoir de réchauffement global
RD	Route départementale
RN	Route nationale
SDAASP	Schéma départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SITAC	Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Châlonnaise
STDM	Société des Transports Départementaux de la Marne
TAD	Transport à la demande
TC	Transport collectif
teqCO₂	Tonne équivalent de dioxyde de carbone
TER	Train express régional
TMJA	Trafic moyen journalier annuel
UU	Unité urbaine
VC	Valeur critique (dans graphique ATMO Grand Est)
VL	Valeur limite (dans graphique ATMO Grand Est)
VUL	Véhicule Utilitaire Léger
W	Symbole utilisé comme abréviation du mot « TRAVAIL »

Méthodologie

Fiche méthodologique – Observatoire des Mobilités

La fiche EPCI de l'observatoire des mobilités décrit les infrastructures de transport, les déplacements domicile-travail des habitants du territoire et les services qui leur sont offerts. Ce portrait propose une base de référence pour tout acteur souhaitant apporter des solutions de mobilité au territoire.

Les données et éléments méthodologiques sont détaillés ci-dessous, suivant les 5 rubriques des fiches.

1 Offre d'infrastructures et de services

- Cartographie présentant le réseau routier du territoire, comportant les autoroutes, le réseau national et le réseau départemental. Les axes routiers sont représentés avec un trait de taille proportionnelle au trafic moyen journalier annuel tous véhicules (TMJA) c'est-à-dire au nombre de véhicules passant par jour en moyenne sur une année sur l'axe.

Sources : Comptages routiers en vigueur au 1er octobre 2017 – CD51 et Géo-IDE catalogue « TMJA_RES_RTE_NAT_2017 » données relatives au trafic moyen journalier annuel sur le réseau routier national actualisé au 01/01/2017.

- Cartographie de synthèse de l'offre de mobilité durable représentant, si elles existent, les lignes de bus interurbaines, les lignes et gares ferroviaires, les voies cyclables, les aires de covoiturage, les installations de recharge pour véhicules électriques gratuites (IRVE) en accès public et la localisation de service d'autopartage ou de location de vélo en libre-service.

Afin de présenter les services de transports collectifs régionaux et départementaux, les lignes de bus s'arrêtant au moins une fois dans l'EPCI sont matérialisées par des lignes droites.

Sources :

- Fluo Grand Est

- SNCF Open Data

- DREAL Grand Est « Panorama des nouvelles mobilités - édition 2019 » : données des voies douces des collectivités de la Communauté Urbaine du Grand Reims (CUGR) et de Vitry-le-François (consultables sur Géo-IDE catalogue), données des aires de covoitages consolidées avec les aires financées via les aides des conventions financières des territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) et données des IRVE consolidées avec le site www.chargemap.com.

- Géo-IDE catalogue « VVV_FRANCE_2013_01 » – Données 2013 » : Seuls les itinéraires, sous les termes « ouvertes » et « inscrit », sont sélectionnés.

2 Mobilité des personnes dans le territoire

2.1 Motorisation des ménages

- Graphique présentant le taux de motorisation des ménages : la comparaison est réalisée entre le département, l'EPCI et l'Unité urbaine si elle comporte plusieurs communes.

Pour rappel : Taux de motorisation des ménages = Nombre moyen de véhicules particuliers (VP) par ménage.

Il est calculé selon la formule : (Nombre de VP possédés) / (Nombre de ménages)

Source : Insee – Recensement de la population 2015 – Exploitations principales

- Cartographie du taux des ménages ayant au moins un véhicule dans chaque commune : sur l'ensemble des communes du département, les taux s'échelonnent entre 70 % et 100 % des ménages ayant au moins une voiture.

Source : Insee – Recensement de la population 2015 – Exploitations principales

2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

2.2.1 Temps d'accès aux services et équipements en voiture

Cartographie utilisant un outil IGN qui calcule le temps de parcours sur les axes routiers. Le temps d'accès est calculé comme un temps d'accès en véhicule motorisé uniquement. Par ailleurs, les services et équipements sont localisés dans les centroïdes des centres-bourgs concernés et non à leur adresse. Enfin, les services et équipements à prendre en compte sont identiques à ceux choisis lors de l'élaboration du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accès des Services au Public (SDAASP).

Source : Outil Isochrone IGN

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

Les isochrones sont réalisées en utilisant l'outil de calcul IGN à partir des adresses des arrêts de lignes de transports en commun (Source : Fluo Grand Est) et des gares ferroviaires (Source : Open Data SNCF). Les tâches urbaines trouvent leur source dans les fichiers fonciers de 2017.

Cette représentation permet notamment de réfléchir aux déplacements intermodaux¹ sur le territoire.

Source : Outil Isochrone IGN / Open Data SNCF / Fluo Grand Est / Fichier Foncier 2017

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

L'ensemble des données du paragraphe 2.3 des fiches EPCI/département) sont issues de ATMO Grand Est, association agréée par le Ministère chargé de l'environnement et qui est en charge de la surveillance de la qualité de l'air dans la région Grand Est, conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE).

Les émissions de GES sont basées sur le pouvoir de réchauffement global (PRG) qui exprime, en milliers de tonnes équivalent CO₂, l'effet cumulé des substances émises dans l'air qui contribuent à l'accroissement de l'effet de serre. Les gaz à effet de serre directs sont pris en compte : le dioxyde de carbone CO₂ (non biotique), le méthane CH₄, le protoxyde d'azote N₂O, les hydrofluorocarbures HFC, les perfluorocarbures PFC et l'hexafluorure de soufre SF₆.

Le PRG est exprimé ici sans tenir compte des puits de carbone et des émissions maritimes et aériennes internationales. Sont donc prises en compte uniquement les émissions occasionnées par les activités humaines ou gérées par l'homme sur le territoire concerné (EPCI ou département).

Pour information : La moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France se situe à 112 g de CO₂/km en 2019. (Source : <http://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionTauxCo2>)

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

Dans les graphiques de répartition modale des émissions NOx ou GES, la somme n'équivaut pas à 100 % car une partie est intégrée dans un type dit « pas d'usage », qui correspond aux émissions non énergétiques liées à l'usure des routes, pneus et freins, à l'évaporation de l'essence et de lave-vitre, et aux fuites de fluides frigorigènes (climatisation et transport frigorifique).

3.2 État des lieux des concentrations en polluants atmosphériques NOx et PM_{2,5}

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

Concernant l'exploitation des cartes de concentration :

- Pour les NOx -> les cartes présentées sont 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.
- Pour les PM_{2,5} -> se comparer aux valeurs réglementaires ([décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010](#)), et notamment à la valeur guide issue des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé OMS souvent dépassée en région.

Définitions :

- VL = Valeur Limite : niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.
- VC = Valeur Cible : niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble.
- OQ = Objectif de Qualité : niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

Pour plus de précisions, consultez l'« Inventaire des consommations d'énergie et des émissions atmosphériques sur le territoire du Grand Est – Méthodologie de calcul V2019 » sur le site de l'[Observatoire régional Climat-Air-Energie](#) .

4 Les déplacements domicile-travail

Cette troisième partie a pour but de mieux appréhender les caractéristiques des flux domicile-travail (notés dans la suite du document DOM-TRA) sur le territoire de l'EPCI. Bien que représentant moins de 20 % des déplacements quotidiens des habitants², cette présentation permet de constituer une part de la connaissance territoriale de manière homogène sur le département.

L'ensemble des données sur les actifs sont fixées sur une population de 15 à 65 ans. Le terme « actif » tout au long du paragraphe représente uniquement les « actifs ayant un emploi », puisque seuls les déplacements domicile-travail sont étudiés (les personnes inscrites au chômage, retraitées ou scolarisées ne sont donc pas comptabilisées ici).

1 Déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés

2 Source : ENT-D, 2008

4.1 Les flux domicile-travail

La cartographie permet de représenter les flux sortants, les flux entrants et les flux internes sur un territoire en 2015.

Les flux représentent le nombre de « migrants alternants » (actifs effectuant un aller-retour) et non le nombre de déplacements³, ni la fréquence (quotidienne, hebdomadaire...) des déplacements. Par exemple, si une personne vit dans une commune X et travaille dans une commune Y, qu'elle rentre chez elle à midi pour déjeuner et repart travailler l'après-midi, le chiffre sur la carte ne comptabilisera qu'un navetteur (la personne partant de chez elle pour aller travailler) et non 4 déplacements. On comptabilise aussi bien les navetteurs (personne qui change de commune pour aller travailler) que les actifs résidant et travaillant dans une même commune.

Du fait de l'étalement de la collecte sur cinq années (modalités de recensement de la population), les flux d'entrées et les flux de sorties ne sont pas, en général, observés à la même date. En effet, pour les flux de sorties, si la commune compte moins de 10 000 habitants, toutes les sorties sont recensées la même année : l'année à laquelle cette commune a été enquêtée. Si la commune compte 10 000 habitants ou plus, les sorties ont été recensées sur la période de cinq ans et la mesure donnée par le recensement reflète une situation moyenne. Pour les flux d'entrées, les personnes ont été recensées à leur lieu de résidence et donc à des dates différentes selon les années auxquelles ces communes (ou ces adresses dans le cas des communes de 10 000 habitants ou plus) ont été enquêtées. Les travaux réalisés ont montré que l'effet qui en résulte est en général faible et, sauf exception ne modifie pas de façon sensible les analyses. Les exceptions peuvent concerner des territoires ayant connu des créations ou disparitions d'établissements de grande taille pendant la période de cinq ans.

Une migration alternante interne est un déplacement dont le domicile et le lieu de travail se situent sur un même territoire (selon l'échelle d'analyse). **Pour plus de précisions, consultez la fiche conseil utilisation donnée Insee :** <https://www.insee.fr/fr/information/2383177>

Source : Insee – Recensement de la population 2015 et 2010 – Exploitations complémentaires

4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail

La répartition modale⁴ des déplacements domicile-travail sont basées sur les données du recensement de population 2015 et 2010 de l'Insee. Les recensements INSEE de 2010 et 2015 ne distinguent pas les deux-roues motorisés des non-motorisés, au contraire des recensements suivants. Par ailleurs, le mode « voiture » comprend conducteurs et passagers.

Dans l'analyse des données, les effectifs supérieurs à 500 peuvent être utilisés en toute confiance. Les effectifs inférieurs à 200 doivent être maniés avec précaution car, en raison de l'imprécision liée au sondage, ils peuvent ne pas être significatifs. Dans certains territoires (selon l'échelle d'analyse), les effectifs ne sont donc pas significatifs ; notamment à l'échelle d'EPCI à faible densité de population. Dans ces cas, nous avons fait le choix de conserver les effectifs supérieurs ou égales à 150 actifs au lieu de 200 actifs.

Pour la répartition modale sur les courtes distances (de 0 à 5 km), les distances ne sont pas des distances déclarées. Ce sont des distances calculées « en équivalent route » avec le distancier Odomatrix de l'INRA, quel que soit le mode de transport utilisé, en partant de la mairie de la commune de résidence et en arrivant à la mairie de la commune du lieu de travail déclarée.

Source : Insee – Recensement de la population 2015 et 2010 – Exploitations complémentaires

Pour plus de précisions, consultez la fiche conseil utilisation donnée Insee : <https://www.insee.fr/fr/information/2383177>

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

Graphique représentant la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail de chaque profession et catégorie socio-professionnelle lorsque ces actifs travaillent dans le territoire (selon l'échelle d'analyse considéré : EPCI ou unité urbaine) de résidence ou à l'extérieur.

Source : Insee – Recensement de la population 2015 et 2010 – Exploitations principales

Pour plus de précisions, consultez la fiche conseil utilisation donnée Insee : <https://www.insee.fr/fr/information/2383177>

5 Actualités et Spécificités du territoire

Actualités et spécificités sur la mobilité du territoire dont le service Territorialité et Portages de Politiques à la DDT de la Marne a eu connaissance avant septembre 2019.

3 Déplacement : action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports. **115**

4 Répartition par moyen de transport utilisé pour se déplacer

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA MARNE

40 boulevard Anatole France
51000 Châlons-en-Champagne
03.26.70.80.00
ddt@marne.gouv.fr - www.marne.gouv.fr