



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



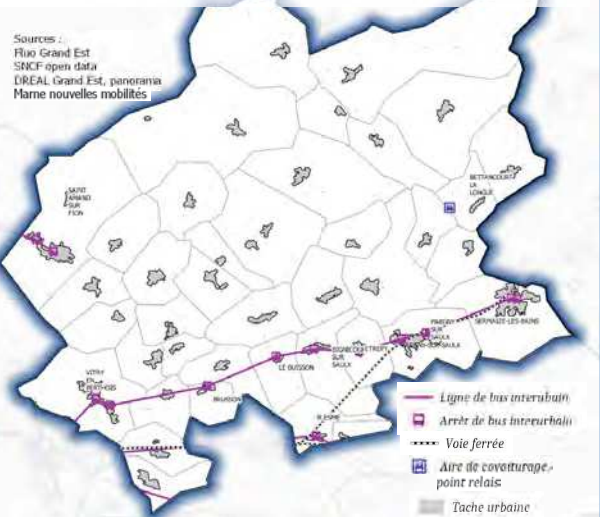
TMJA : Trafic Moyen Journalier en véhicules/jour

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

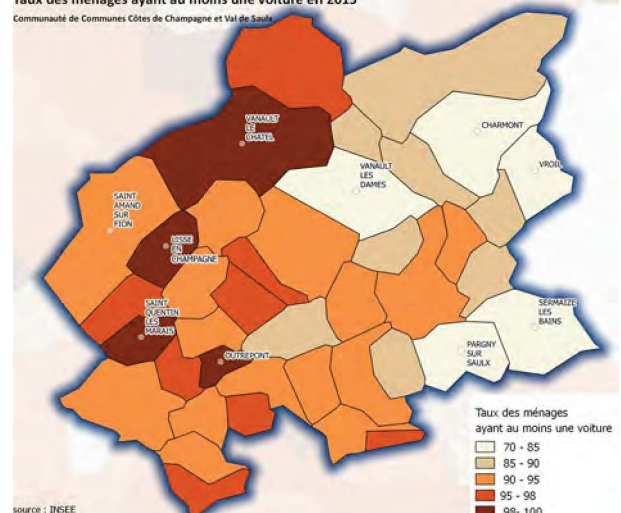
2.1 Motorisation des ménages

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.

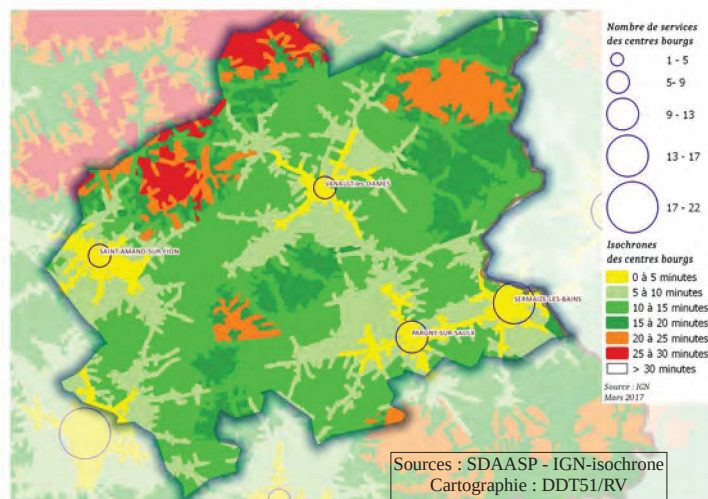
2.2 Temps d'accès théorique dans l'EPCI

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.

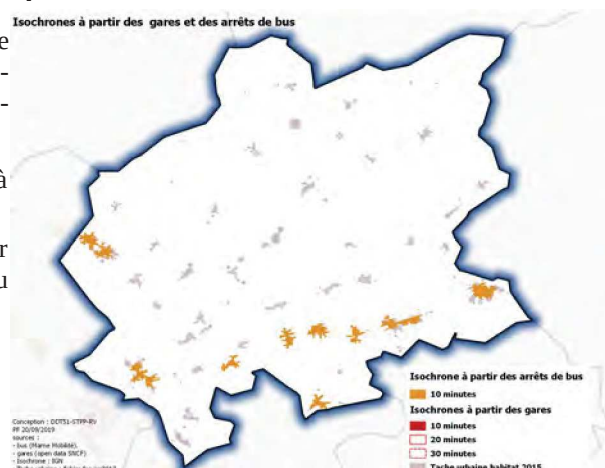


2.2.2 Temps d'accès à pied à partir des arrêts de transports collectifs

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

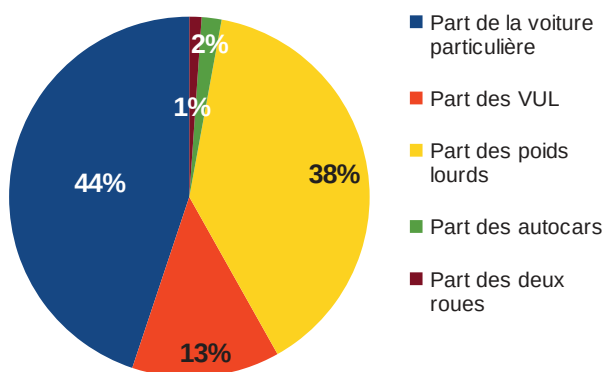
3.1 Les émissions liées au transport routier

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

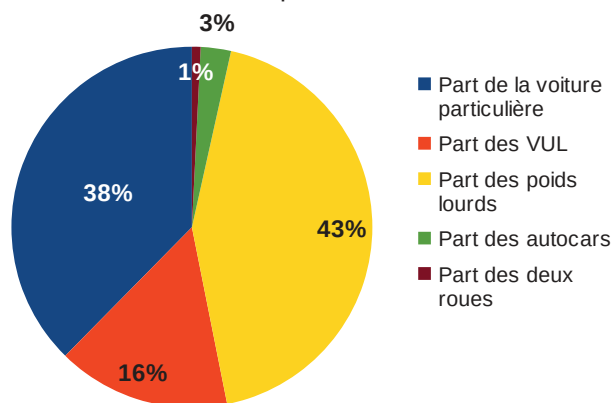
Répartition modale du transport routier sur les émissions directes de GES en 2015



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.

Source : ATMO Grand Est Invent'Air V2019

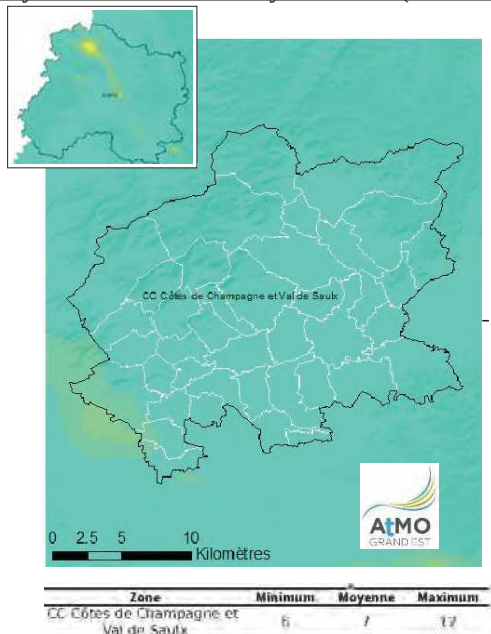
Répartition modale du transport routier sur les émissions de polluants NOx en 2015



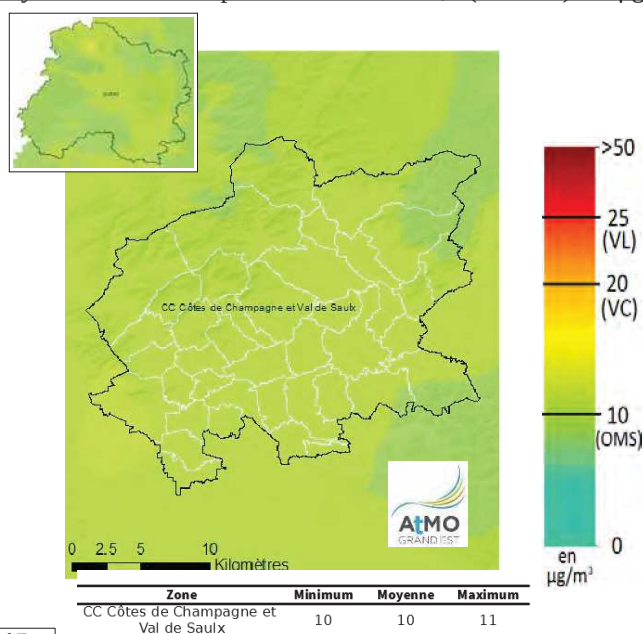
La répartition modale des émissions d'oxydes d'azote (NOx) est analogue à celle des émissions directes de GES. Parmi les différents modes de transports, les poids lourds puis les voitures particulières sont les usages qui participent principalement aux émissions de polluants NOx avec respectivement,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

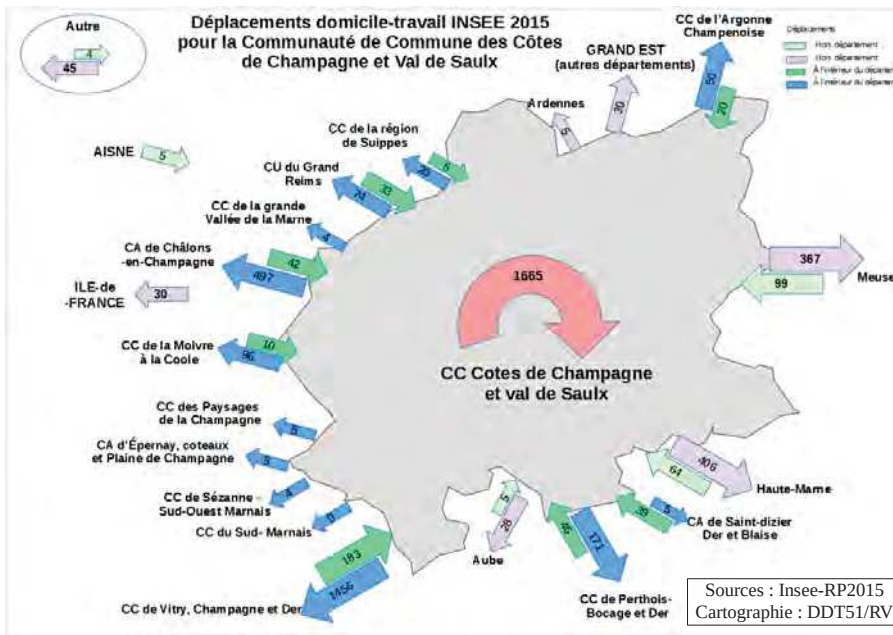
La cartographie de la concentration en dioxyde d'azote en 2017 montre que la moyenne de la 4CVS est à 7 µg/m³, avec une valeur maximale de 12 µg/m³, la valeur réglementaire maximale étant de 40 µg/m³. Cependant il faut tenir compte du fait que la carte représente une évaluation de l'exposition moyenne 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)

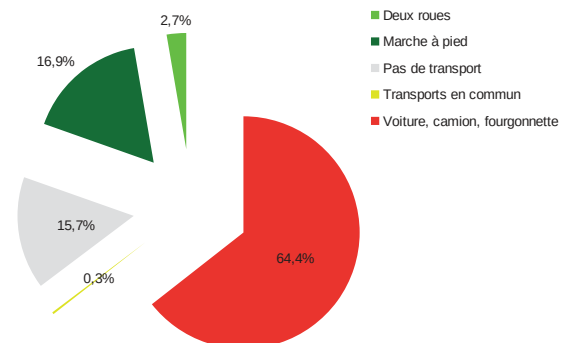
4.2.1 Répartition modale des flux DOM-TRA vers la 4CVS

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

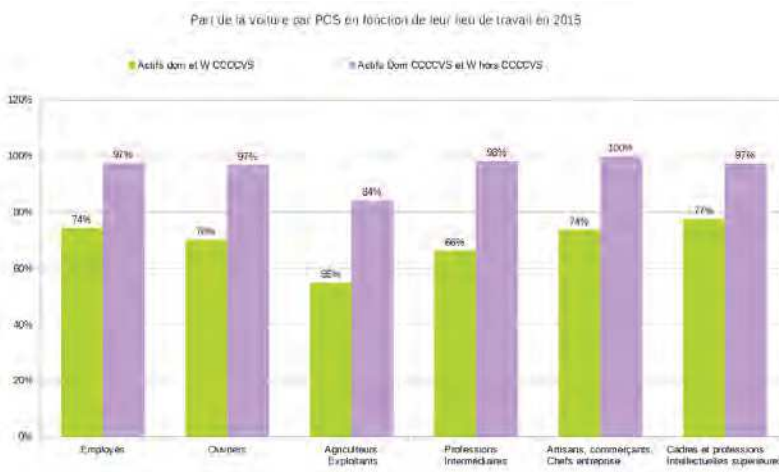
l'ensemble de ces actifs. Par ailleurs, les modes de déplacement « Voiture » et « marche » ont très légèrement augmenté par rapport à 2010 au détriment « des deux roues ».

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.