RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

CA Coulommiers Pays de Brie – CC Deux Morin

RAPPORT D'ÉTUDE

Septembre 2021

© copyright photo

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.
Les métiers du Cerema s'organisent autour de 6 grands domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets.
6 domaines d'activité :
Expertise et ingénierie territoriale / Bâtiment / Mobilités / Infrastructures de transport / Environnement et risques / Mer et littoral

Site web : cerema.fr

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

CA Coulommiers Pays de Brie – CC Deux Morin

Commanditaire : DDT 77

Auteur : Olivier GUITTARD

Responsable du rapport

Dan MAGNAN-CESARETTI – Département Mobilité
Tél. : +33(0)6 61 74 14 40
Courrier : **dan.magnan@cerema.fr**
Direction Mobilité - 58 rue Roger Salengro - Boîte 121 Immeuble Dolomites - Bât. D / 94120 FONTENAY-SOUS-BOIS

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
Version provisoire V1	17/09/2021	

Références

N° d'affaire : XXXXXXXXX
Partenaire(s) : XXXXXXXX
Devis n° xx/xxxxx du jj/mm/aaaa

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
GUITTARD Olivier	CEREMA IF/DMOB	Auteur principal		
		Contributeur		
		Contributeur		
MAGNAN-CESA-RETTI Dan	CEREMA IF/DMOB	Relecteur		
		Relecteur		

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

Résumé de l'étude

Objectifs et résultats visés en 15 lignes maximum

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

Haut du formulaire

☐ Accès libre : document accessible au public sur internet

☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema

☐ Accès confidentiel : document non accessible

Bas du formulaire

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire CeremaDoc, via le dépôt de document : https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx

Contexte et objet de l’étude

Cette étude est réalisée par le Cerema Île-de-France pour répondre à une demande de la DDT 77.
[Extrait du CdC :]
L’objectif est d’identifier des solutions de mobilités répondant aux enjeux propres aux territoires ruraux de la périphérie de l’Ile-de-France et des régions limitrophes. Se caractérisant par de faibles densités, un indice de concentration de l’emploi très bas et des niveaux de vie réduits, ces territoires voient la part modale de la voiture se maintenir à des taux élevés voire se renforcer. Dans le même temps, les questions du bilan carbone, de la précarité énergétique et d’autonomie pour tous s’inscrivent de plus en plus fortement comme enjeux majeurs pour les services de l’État et comme champs d’actions importants pour les territoires.
Cette étude a donc comme objectif d’étudier les formes de mobilités pendulaires à partir de l’exemple de deux territoires ruraux de Seine et Marne : la CA CPB et la CC des Deux Morin. Il s’agira ainsi d’identifier les solutions adaptées et innovantes à ce type d’espaces afin de pouvoir mutualiser les conclusions obtenues à d’autres territoires identiques de manière à renforcer l’accompagnement de l’État sur ces questions (note d’enjeux SCoT ou PLUi, élaboration des PCAET et CTE, études financées dans le cadre du CPER, conseil au territoire, etc).

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU TERRITOIRE 11

1.1 Situation 11

1.2 EPCI 12

1.3 Population et densité 12

1.4 Densité 13

1.5 Caractéristiques socio-économiques 15

1.5.1 Répartition des revenus 15

1.5.2 Répartitions des emplois 16

1.5.3 Equipements 17

1.5.4 Coût du logement 19

2. DIAGNOSTIC MOBILITE 20

2.1 Desserte du territoire : axes routiers 20

2.2 Desserte du territoire : transports en commun 22

2.2.1 Train 22

2.2.2 Bus 23

2.2.3 TAD 26

2.2.4 Intermodalité – parkings voiture - parcs relais 28

2.2.5 Intermodalité – stationnement vélo 29

2.3 Desserte du territoire : réseau cyclable 30

2.3.1 Réseau actuel 30

2.3.2 Potentiel du vélo 31

2.3.3 Projets départementaux et intercommunaux 32

2.4 Desserte du territoire : la voiture autrement 35

2.4.1 Covoiturage 35

2.4.2 Bornes de recharge de véhicules électriques 37

2.5 Temps de trajet selon les modes 38

2.6 Motorisation des ménages 40

2.7 Trajets domiciles-travail 40

2.7.1 Sources et méthodologie 40

2.7.2 Parts modales 40

2.7.3 Parts modales selon distances 42

2.7.4 Flux domiciles-travail 44
2.8 Impact du Covid sur la mobilité et perspectives 51
2.8.1 Impacts à court terme 51
2.8.2 Impacts à long terme : 52
2.9 Coûts de la mobilité 53
2.9.1 Coût pour l'usager 53
2.9.2 Impacts, coûts sociaux et environnementaux 53

3. GOUVERNANCE DE LA MOBILITE 54
3.1 Acteurs de la mobilité 54
3.1.1 Etat 54
3.1.2 Région - Île-de-France Mobilités 54
3.1.3 Conseil Départemental 55
3.1.4 Intercommunalités 56
3.1.5 Opérateurs 56
3.1.6 Associations – plateformes 57
3.2 Gouvernance 57

4. PRECONISATIONS POUR UNE MOBILITE INCLUSIVE ET DURABLE 58
4.1 Facteurs de changement vers des alternatives à la voiture 58
4.1.1 Temps 58
4.1.2 Coût 58
4.1.3 Connaissance des alternatives 58
4.2 Favoriser les alternatives 58

5. ANNEXES 59
5.1 Annexe 1 : Grille communale de densité 59
5.2 Bibliographie 59
5.3 Glossaire 60

FIGURES

Figure 1 : Situation des deux intercommunalités étudiées 11
Figure 2 : Relief 11
Figure 3 : Communes et population 12
Figure 4 : Evolution relative des populations des deux EPCI et de l'Île-de-France 13
Figure 5 : Densité 13
Figure 6 : Répartition de la médiane des revenus (par quantiles) 15
Figure 7 : Indice de concentration de l'emploi par communes 16
Figure 8 : Nombre de médecins généralistes libéraux par communes 17
Figure 9 : Etablissements scolaires du territoire 18
Figure 10 : Prix de l'immobilier en Seine-et-Marne, dans la CA CPB et dans la CC2M 19
Figure 11 : Trafic routier 2019 / Synthèse des comptages disponibles depuis 2015 20
Figure 12 : Transports en commun desservant le territoire (hors bus scolaires) 22
Figure 13 - Evolution du nombre de voyageurs dans les gares de la CA CPB 23
Figure 14 : Etablissements d'enseignement et réseau de bus 25
Figure 15 : Points d'arrêts et points de rabattement du TAD de Coulommiers 26
Figure 16 - Réseau de TAD de Crécy-La-Chapelle 27
Figure 17 : Aménagements cyclables actuels 30
Figure 18 : Isodistances à vélo autour des gares et pôles 31
Figure 19 : Projets cyclable de loisirs et tourisme du département de la Seine-et-Marne 32
Figure 20 : Projets d'aménagements cyclables locaux du département de la Seine-et-Marne 33
Figure 21 : Vue d'ensemble du Schéma de développement des liaisons douces de la CA CPB 35
Figure 22 : Evolution du nombre de trajets quotidiens réalisés en covoiturage via une plateforme . ***Erreur ! Signet non défini.***
Figure 23 : Réseau de bornes de recharge 38
Figure 24 : Distance parcourue en 45' selon le mode au départ de différentes communes 39
Figure 21 : Proportion des distances parcourues selon les modes 43
Figure 26 : Destinations de travail des habitants de la CA CPB 44
Figure 27 : Flux en voiture depuis les villes principales de la CA CPB 45
Figure 28 : Flux en voiture depuis les autres communes principales de la CA CPB 46
Figure 29 : Flux en TC depuis les communes de la CA CPB 47
Figure 30 : Origne des personnes travaillant dans la CA CPB 47
Figure 31 : Destinations de travail des habitants de la CC2M 48
Figure 32 : Flux en voiture depuis les communes de la CC2M 49
Figure 33 : Flux en TC depuis les communes de la CC2M 49
Figure 34 : Origines des personnes travaillant dans la CC2M 50
Figure 35 : Evolution du kilométrage de bouchons depuis la crise du Covid 52
Figure 36 - La place des deux EPCI dans le réseau de transport d'île-de-France est marginale 55

TABLEAUX

Tableau 1 : Fréquentation quotidienne des lignes Seine-et-Marne Express du territoire 25
Tableau 2 : Nombre mensuel de trajets en covoiturage sur la CA CPB et la CC2M 37
Tableau 3 : Répartition des actifs selon le nombre de véhicules du ménage 40
Tableau 4 : Parts modales selon les destinations pour la CA CPB 41
Tableau 5 : Parts modales selon les destinations pour la CC2M 41
Tableau 6 : Distances parcourues selon les destinations et les modes pour la CA CPB 42
Tableau 7 : Distances parcourues selon les destinations et les modes pour la CC2M 42
Tableau 8 : Principales destinations des actifs de la CA CPB 44

Tableau 9 : Principales destinations des actifs de la CC2M..... 48

1. PRESENTATION DU TERRITOIRE

1.1 Situation

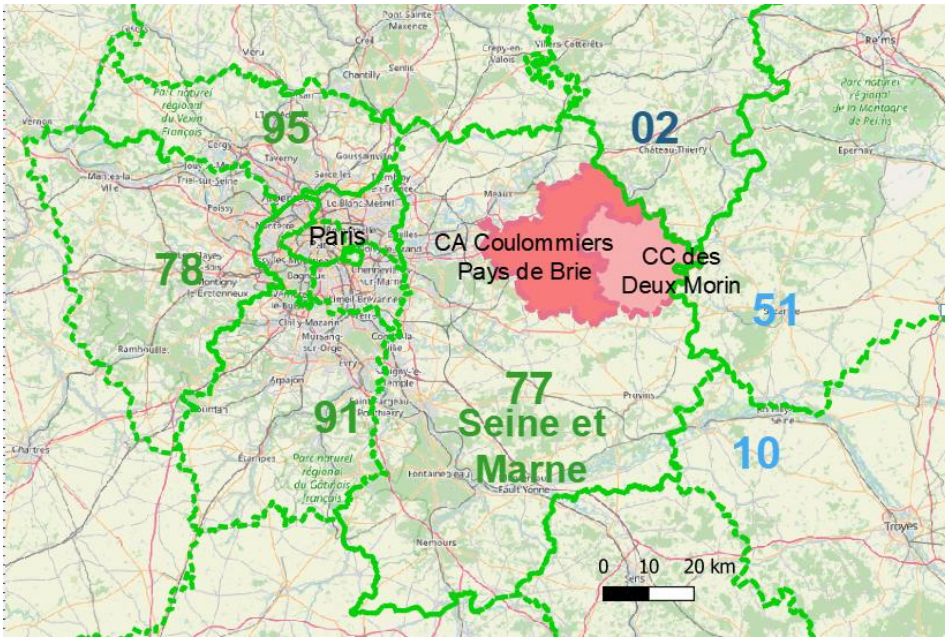


Figure 1 : Situation des deux intercommunalités étudiées
(Cerema – Sources : IGN - OSM)

Les deux EPCI se situent à l'est de la Seine-et-Marne et de l'IDF, en limite de l'Aisne (Hauts-De-France) et de la Marne (Grand-Est).

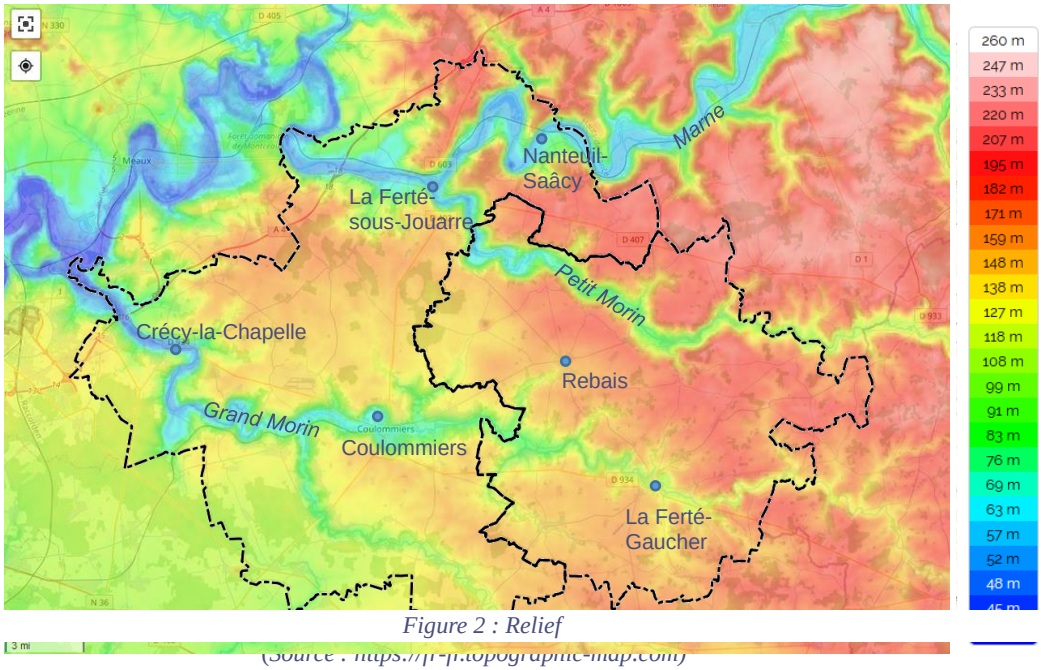


Figure 2 : Relief
(Source : https://fr-fr.topographic-map.com)

Le relief du territoire est peu marqué sauf au niveau des vallées du Grand Morin au sud et de la Marne et du Petit Morin au nord, qui traversent le territoire d'est en ouest. Les villes principales (et les gares) se trouvent dans ces vallées.

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

1.2 EPCI

- **Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie (CA CPB)**

Cette communauté d'agglomération est issue de la fusion des communautés de communes du Pays de Coulommiers et du Pays fertois (autour de la Ferté-Sous-Jouarre).
Elle a fusionné très récemment, en janvier 2020, avec la communauté de communes du Pays Créçois (autour de Crécy-La-Chapelle) et regroupe aujourd'hui 54 communes et environ 92 000 habitants.

- **Communauté de communes des Deux Morin (CC2M)**

Cette communauté de communes est issue de la fusion des communautés de communes de la Brie des Morin et du Cœur de la Brie en janvier 2017.
Elle regroupe 31 communes et compte près de 27 000 habitants.

1.3 Population et densité

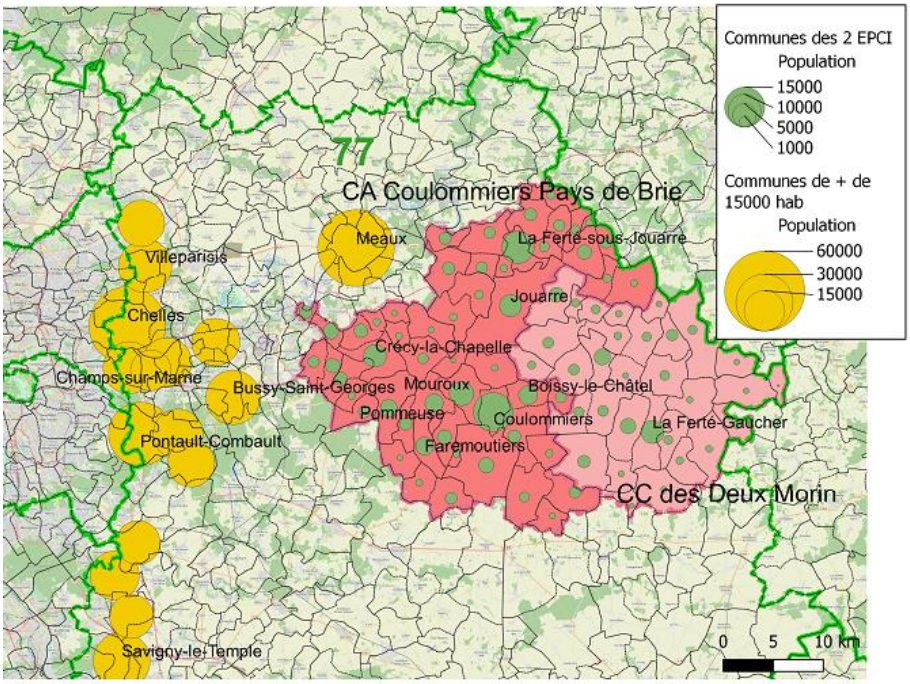


Figure 3 : Communes et population
(Cerema – Source INSEE 2017 ; communes des 2 EPCI en vert avec les noms de celles de plus de 2500 habitants ; communes du département de plus de 15000 habitants en jaune avec les noms des communes de plus de 30000 habitants)

	CA CPB	CC des Deux Morin
Nombre de communes	54	31
Population au dernier recensement (habitants)	91632	26504
Surface (km²)	582,70	394,23
Densité de population (habitants au km²)	157,3	67,2

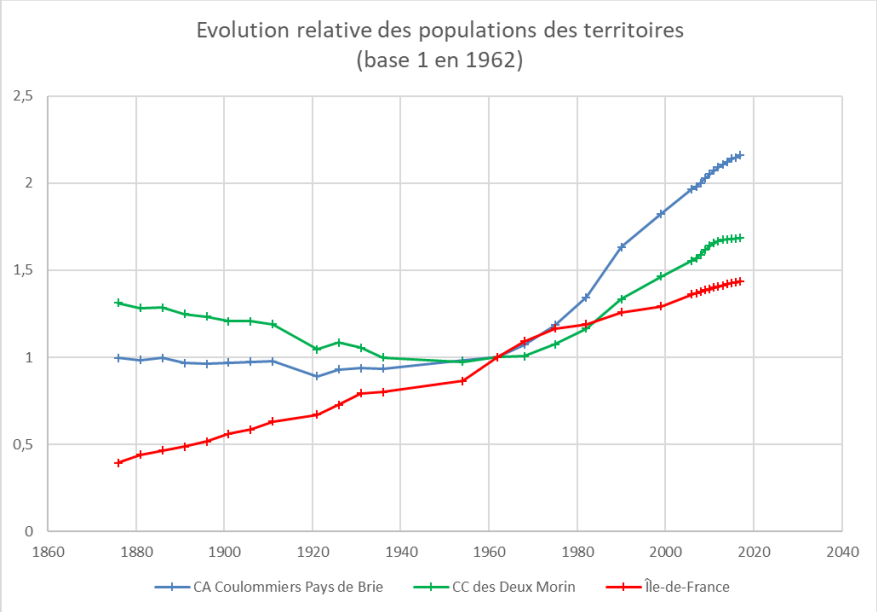


Figure 4 : Evolution relative des populations des deux EPCI et de l'Île-de-France (Source : Insee, RP 1876-2017)

Alors que la population de l'Île-de-France a cru de façon continue depuis la fin du XIXe siècle, sur ces territoires ruraux elle a stagné et même baissé pour les Deux Morin jusqu'à la fin des années 1960. L'étalement urbain de la métropole a ensuite conduit à une croissance forte de la population sur le territoire de la CA CPB, qui a plus que doublé depuis 1962 et à une croissance plus modérée sur la CC2M, qui a ralenti depuis 2010.

1.4 Densité

Quelle ventilation entre les différentes catégories de la grille communale de densité ?

	Nombre		%	
Catégorie	CC des Deux Morin	CA Coulommiers Pays de Brie	CC des Deux Morin	CA Coulommiers Pays de Brie
Espaces densément peuplés	0	0	0,0	0,0
Espaces de densité intermédiaire	2	19	6,5	35,2
Espaces peu denses	19	28	61,3	51,9
Espaces très peu denses	10	7	32,3	13,0
Total	31	54	100,0	100,0

Source : Insee, 2020

Figure 5 : Densité

Voir les caractéristiques de densité en Annexe §5.1

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

La Seine-et-Marne présente une densité qui diminue d'ouest en est, plus on s'éloigne de la métropole. La CACPB, juste à l'est des zones urbaines de Meaux et de Marne-la-Vallée est un territoire péri-urbain et rural peu dense. La CC2M, encore plus à l'est présente un caractère plus rural, avec une densité nettement plus faible et une seule commune de plus de 2500 habitants, La Ferté-Gaucher qui compte près de 5000 habitants, et une commune de seulement 26 habitants, Montenils, à l'extrême est de la CC.
Les deux EPCI sont essentiellement composées de communes « peu denses », les 2/3 pour la CC2M, plus de la moitié pour la CACPB. En revanche, dans la CC2M, le tiers restant est essentiellement en zone très peu dense alors que la CA CPB comprend 35 % de communes de densité intermédiaire. L'habitat est très dispersé dans la CC2M, une commune comptant jusqu'à 50 hameaux.

1.5 Caractéristiques socio-économiques

Ce paragraphe n'a pas vocation à faire une analyse détaillée des données socio-économiques des territoires étudiés mais de donner des repères sur les facteurs qui impactent ou sont impactés par la mobilité.
Les données sont essentiellement issues de l'INSEE et ont été extraites de l'Observatoire des Territoires (https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr).

1.5.1 Répartition des revenus

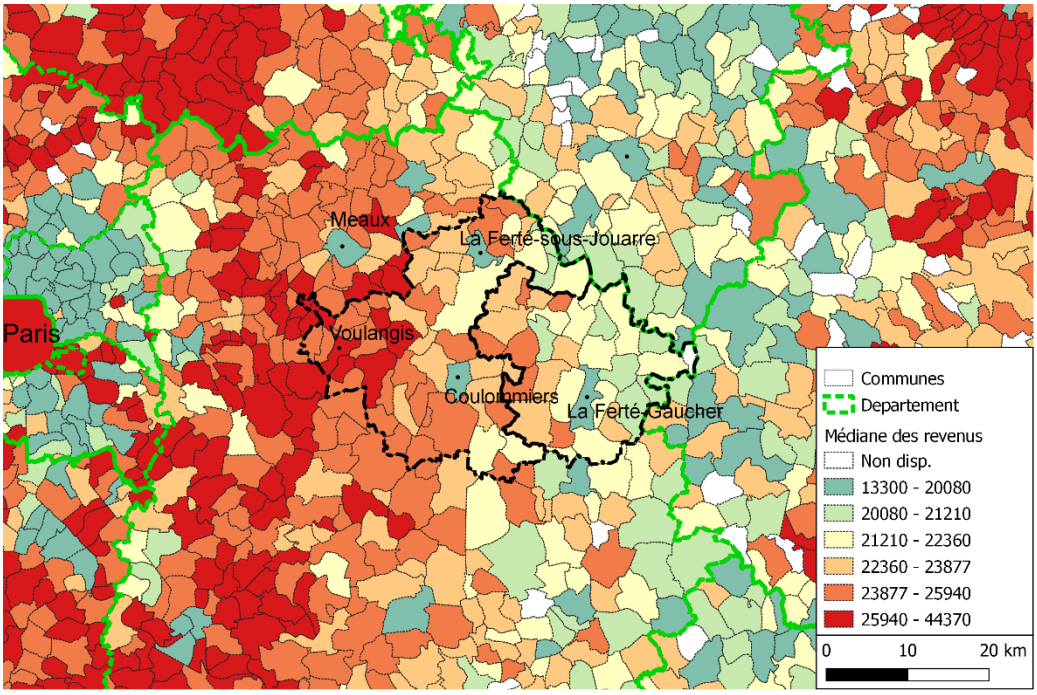


Figure 6 : Répartition de la médiane des revenus (par quantiles)
(Cerema – Source : INSEE 2017)

La carte de la répartition de la médiane des revenus par communes montre clairement une décroissance des revenus entre l'ouest de la Seine-et-Marne et l'est. On retrouve ce gradient de revenus sures deux territoires étudiés avec l'ouest de la CA CPB plus favorisé que l'est, la décroissance continuant d'ouest en est sur la CC2M. Il est à noter que les quelques villes de ces territoires peu denses se distinguent par des revenus nettement plus faibles que les communes alentour : manifestement, dans ces territoires, les personnes les plus aisées choisissent un habitat individuel avec de l'espace dans les communes rurales. La ville de Meaux, au nord-ouest de la CA CPB est dans le même cas, entourée de communes aux revenus plus élevés.

1.5.2 Répartitions des emplois

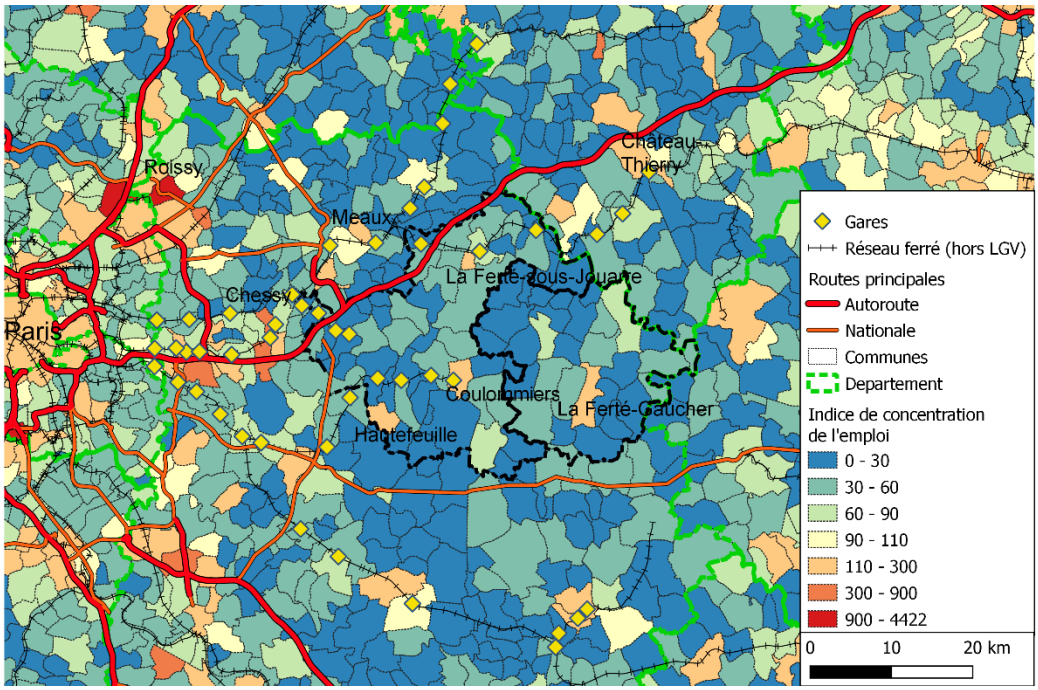


Figure 7 : Indice de concentration de l'emploi par communes
(Cerema – Source : INSEE 2017)

L'indice de concentration de l'emploi est le rapport entre le nombre d'emploi sur la commune et le nombre d'actifs (en %).

L'emploi est globalement très concentré et la plupart des communes de grande couronne ont beaucoup moins d'emplois que d'habitants actifs. Nos deux territoires sont dans ce cas, particulièrement la CC2M dont la plupart des communes ont un indice inférieur à 30% et où seule La Ferté-Gaucher présente un indice supérieur à 100.

1.5.3 Equipements

- Médecins

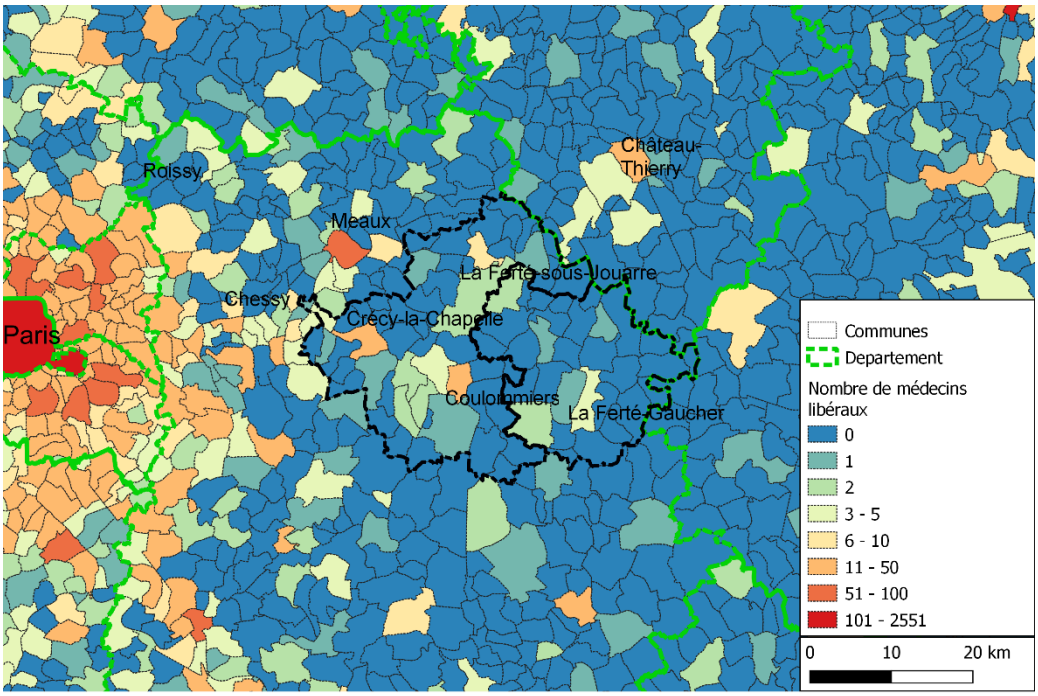


Figure 8 : Nombre de médecins généralistes libéraux par communes
(Cerema – INSEE, Base permanente des équipements 2019, Recensement de la population 2017)

- Etablissements scolaires

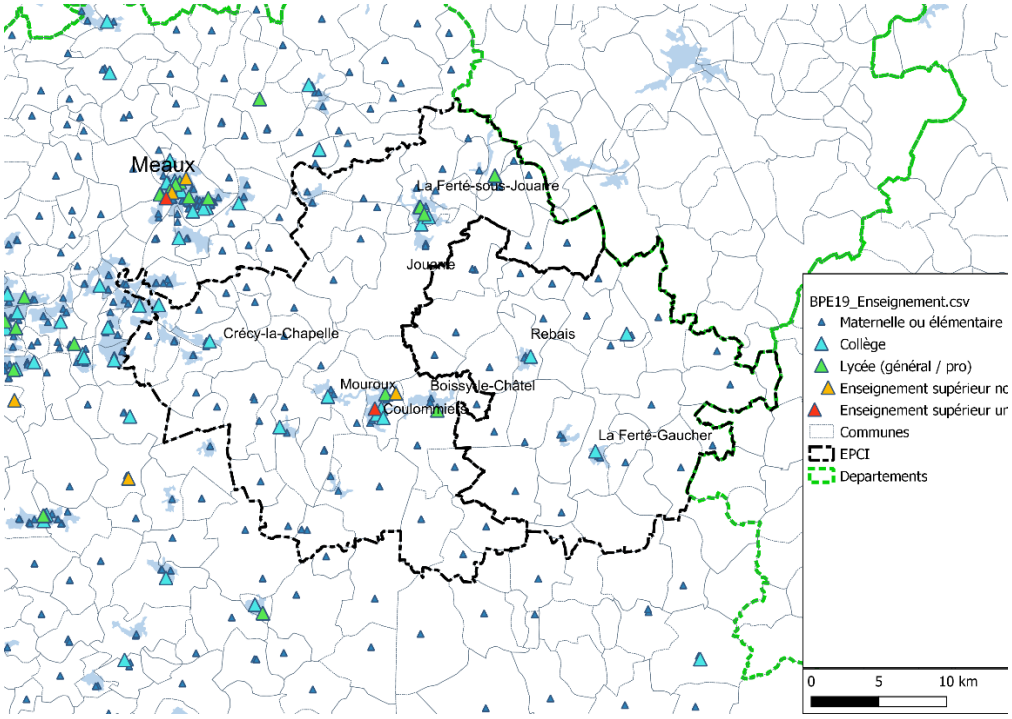


Figure 9 : Etablissements scolaires du territoire
(Cerema – Source : INSEE BPE 2019)

La plupart des communes comptent une école maternelle et élémentaire sauf les plus petites qui sont rattachées à une commune voisine. Les collèges sont assez bien répartis sur le territoire

1.5.4 Coût du logement

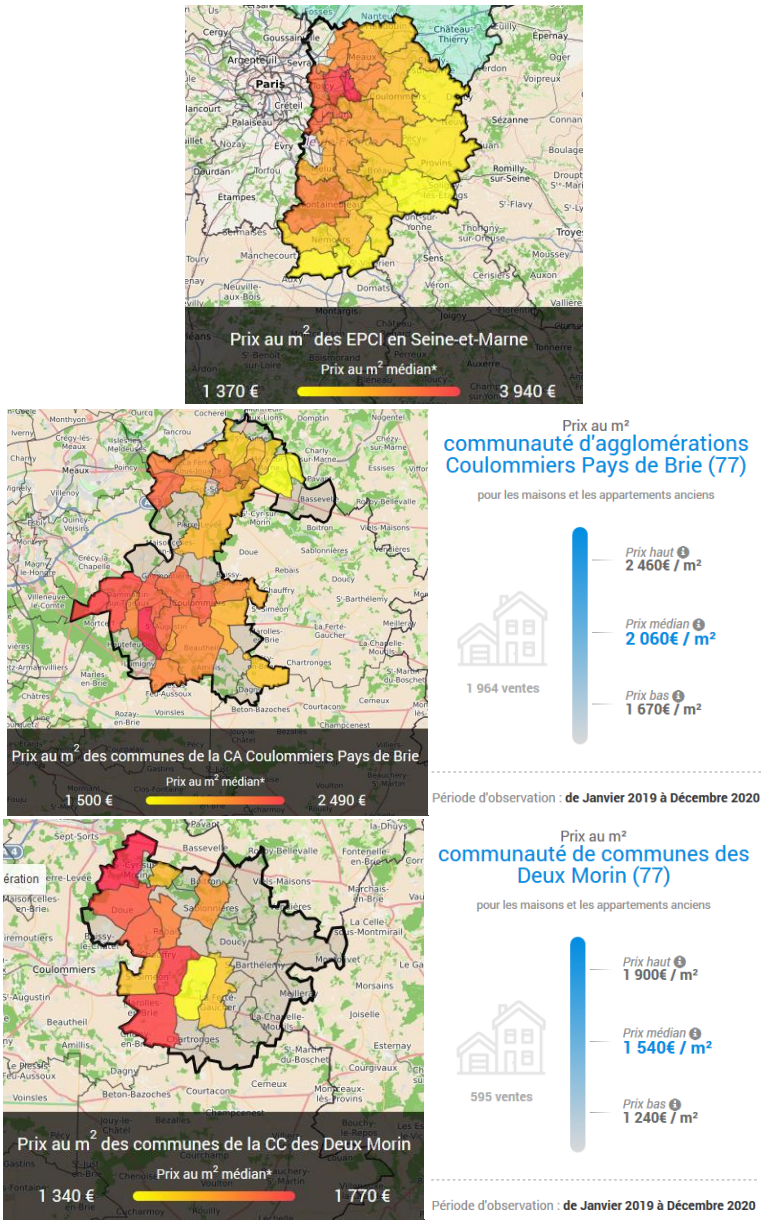


Figure 10 : Prix de l'immobilier en Seine-et-Marne, dans la CA CPB et dans la CC2M (Source : Base des notaires : https://www.immobilier.notaires.fr)

Tout comme la médiane des revenus, le prix de l'immobilier décroit d'ouest en est dans le département de la Seine-et-Marne. La CA CPB et la CC2M sont des territoires attractifs pour les familles avec des prix de l'immobilier faibles pour l'Île-de-France avec la possibilité d'avoir un logement individuel spacieux et du terrain.

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

2. DIAGNOSTIC MOBILITE

2.1 Desserte du territoire : axes routiers

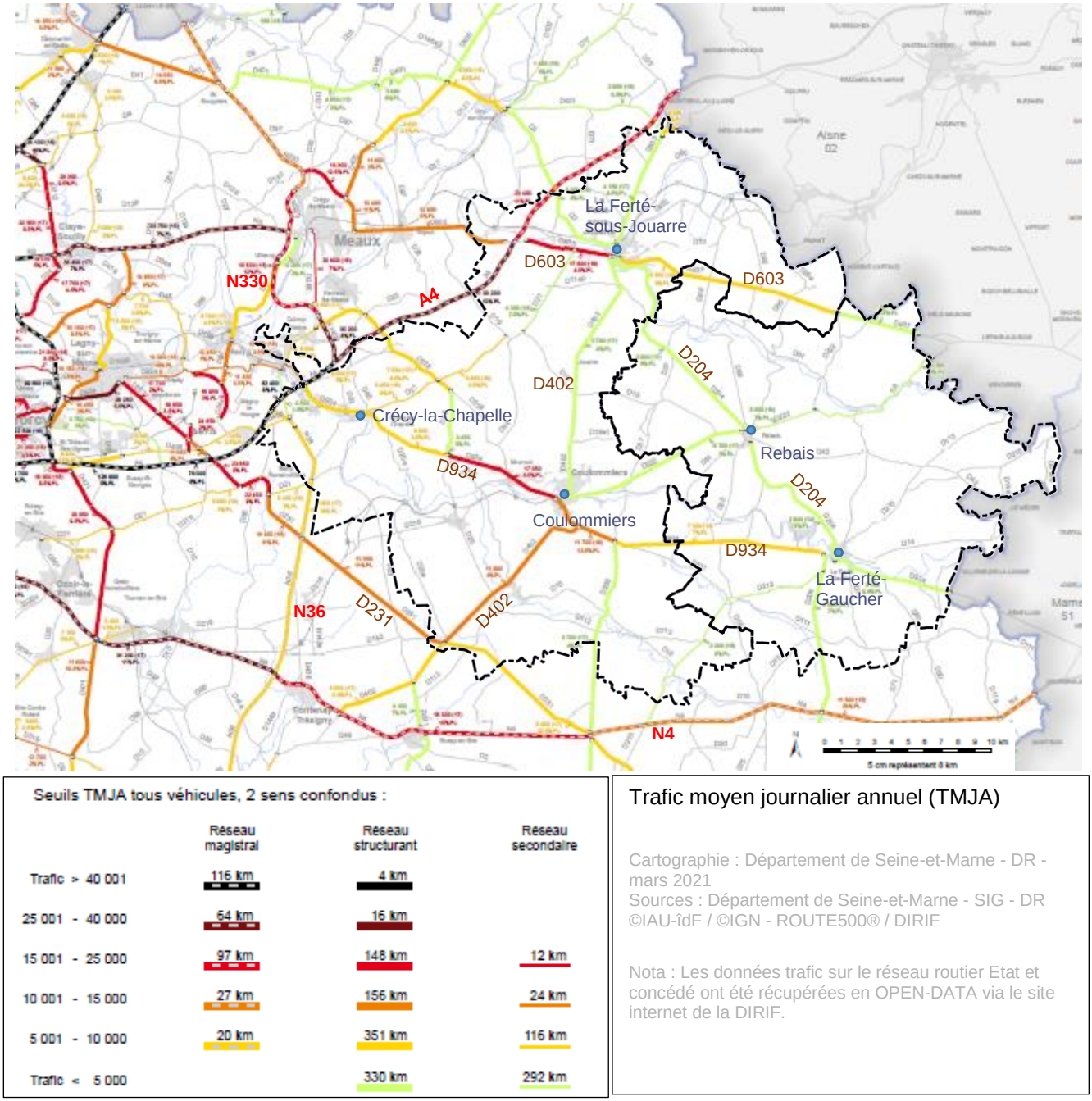


Figure 11 : Trafic routier 2019 / Synthèse des comptages disponibles depuis 2015
(Source : département 77)

Le territoire est desservi par un réseau de routes départementales et par l'autoroute A4 qui rejoint l'est parisien et longe la limite nord-ouest de la CA CPB. La N4, axe est-ouest passe au sud des intercommunalités.

La carte des trafic moyen journalier annuel (TMJA ; 2 sens confondus) ci-dessus montre que le trafic majeur à l'intérieur des deux intercommunalités suit 2 axes est-ouest :

- Au nord : départementale D603 axe La Ferté-sous-Jouarre, A4 et Meaux ; le maximum de trafic est de 17 800 véhicules par jour (4,5% de PL) entre La Ferté-sous-Jouarre et l'accès à l'A4
- Au sud : départementale D394 entre La Ferté-Gaucher, Coulommiers, Crécy-la-Chapelle ; le maximum de trafic est de 17 050 véhicules par jour (3,5% de PL) à Mouroux

Si ces deux axes sont très fréquentés, sur les axes nord-sud en revanche le trafic est faible, inférieur à 5000 véhicules par jour et les routes de la CC2M sont également fluides.

Sur l'A4, le trafic augmente lorsque l'on se rapproche de la métropole, passant de 23 400 véhicules par jour avant La Ferté-sous-Jouarre, 30 200 ensuite, puis 82 400 après la jonction avec la N330 venant de Meaux (il atteint 180 000 véhicules par jour au niveau de Torcy avant la jonction avec la N104 - Francilienne).

2.2 Desserte du territoire : transports en commun

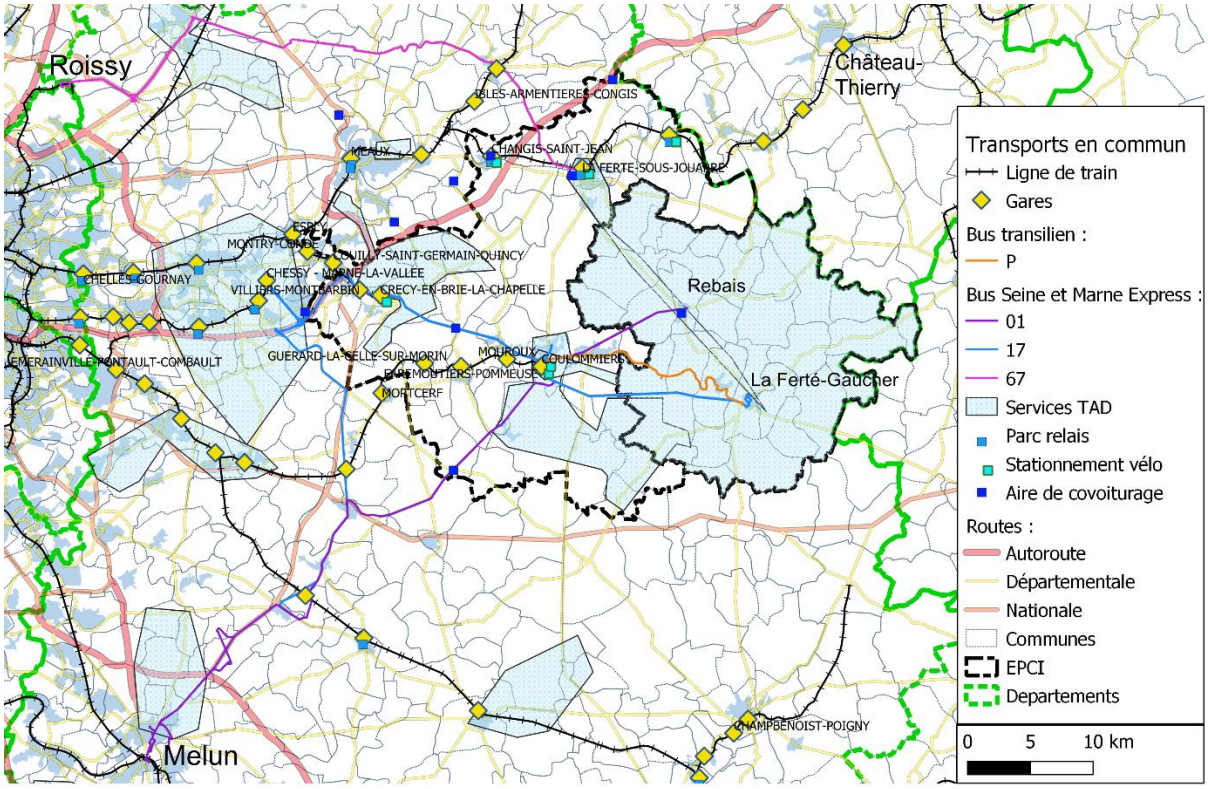


Figure 12 : Transports en commun desservant le territoire (hors bus scolaires)
(Cerema – Sources : IDFM – IGN)

2.2.1 Train

La CACPB est desservie par la ligne P du Transilien au départ de la gare Paris Est, qui se divise en 3 branches :

- Ligne P Nord Gare de l'Est / La Ferté-Sous-Jouarre / Nanteuil-Saâcy / (Château-Thierry)
  - Temps de trajet Gare de l'Est - La Ferté-Sous-Jouarre : 43'
  - Plage horaire :
    - Départ de La Ferté-Sous-Jouarre de 5h27 à 22h10
    - Retour de gare de l'Est de 5h49 à 21h50
  - Fréquence : 15 à 30' en heures de pointes, 1h en journée

  Cette ligne étant fortement empruntée, la région Île-de-France a négocié en 2020 avec la région Grand Est l'arrêt de 2 TER le matin en gare de La Ferté-Sous-Jouarre en direction de Paris.

- Ligne P centre Gare de l'Est / Esbly / Crécy-la-Chapelle
  - Temps de trajet : 48' avec changement à Esbly
  - Plage horaire :
    - Départ de Crécy-la-Chapelle de 5h10 à 22h35
    - Retour de gare de l'Est de 5h30 à 21h31
  - Fréquence : 30' en heures de pointes, 1h en journée.

- Ligne P Sud Gare de l'Est / Coulommiers
  - Temps de trajet : 1h à 1h12
  - Plage horaire :
    - Départ de Coulommiers de 5h27 à 21h36

        - Retour de gare de l'Est de 7h16 à 21h16
    - Fréquence :
        - Coulommiers – Paris : de 30 à 45' aux heures de pointe le matin puis 1h en journée
        - Paris – Coulommiers : 30' aux heures de pointe en fin d'après-midi, 1h en journée

La CA CPB est donc plutôt bien desservie par le train. La ligne de La Ferté-sous-Jouarre est plus attractive que celle de Coulommiers car elle est plus rapide pour rallier Paris, sa fréquence est plus élevée et elle dessert également le bassin d'emplois de Meaux.

En revanche, la CC2M n'est desservie par aucun train, la liaison ferroviaire de Coulommiers jusqu'à La Ferté Gaucher a été supprimée en 2002 pour des raisons de coûts. Elle est remplacée par une liaison en car Transilien via la route départementale D66 qui suit l'ancien tracé et relie le réseau de gares intermédiaires. La fréquence est d'un car par heure aux heures de pointes, toutes les deux heures en dehors.
La réouverture de ligne ferroviaire a été prévue en phase 3 (horizon 2021-2027) du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) adopté en 2008. Mais le schéma de secteur du réseau Est et du RER E de 2013 par l'ex-Syndicat des transports d'Île-de-France indique Les résultats d'une étude menée par Transilien SNCF sur la réouverture Coulommiers – La Ferté Gaucher montre que les coûts d'exploitation, sans tenir compte des investissements nécessaires en termes d'infrastructure, paraissent disproportionnés par rapport au service rendu et à la population concernée, ce qui ne permet pas d'envisager la réouverture de la section de ligne à un horizon prévisible.

- Fréquentation

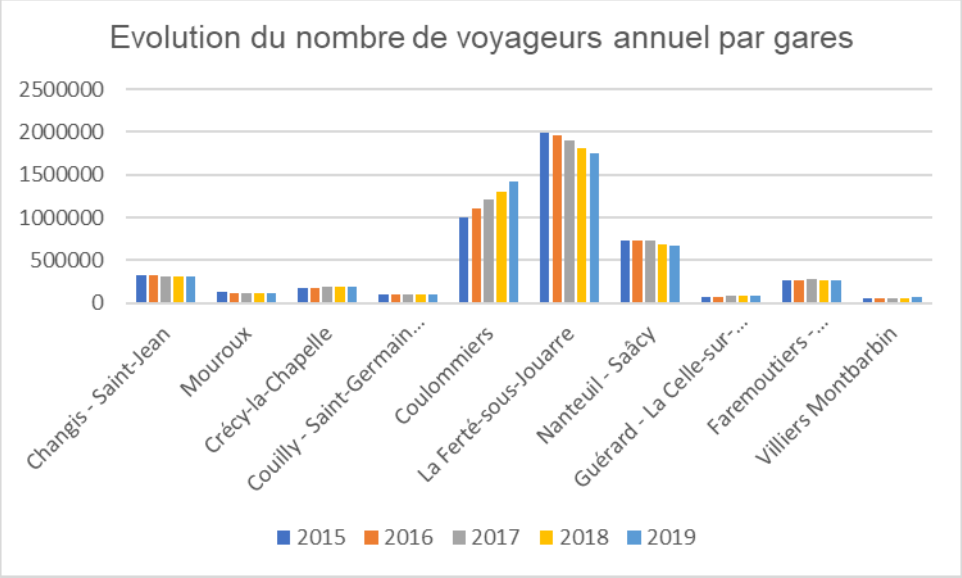


Figure 13 - Evolution du nombre de voyageurs dans les gares de la CA CPB
(Cerema – Source : Open data SNCF https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares)

La gare de La Ferté-Sous-Jouarre est la plus fréquentée des gares de la CA CPB. Cette branche de la ligne P est pratiquement saturée. En revanche, entre 2015 et 2019, le nombre de voyageurs a diminué de 200 000 à 170 000. La gare de Coulommiers a en revanche vu sa fréquentation croitre, passant de 100 000 à 145 000 voyageurs entre 2015 et 2019 (peut-être est-ce lié à la croissance de fréquentation des lignes de bus Express 01 et 17 : voir § suivant).

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

2.2.2 Bus

Le réseau de bus sur le territoire est assez étendu et comprend de nombreuses lignes mais ce sont essentiellement des lignes scolaires ou avec des fréquences limitées à un ou deux passages aux heures de pointes. En zones peu denses, couvrir un territoire étendu conduit à des trajets allongés en distance et en temps. En revanche quelques lignes « express » assurent des liaisons régulières et rapides.

2.2.2.1 Lignes express

La Seine-et-Marne cofinance un réseau de 14 lignes interurbaines « Seine-et-Marne Express » géré par Île-de-France Mobilités dont 3 desservent le territoire de la CACPB et de la CC2M.

- Express 01 : Rebais – Coulommiers - Melun
    - Circule du lundi au vendredi et le samedi avec des horaires plus réduits
    - Rebais – Coulommiers :
        - Temps de trajet : 25’ (13 km)
        - Plage horaire : calée sur les horaires des trains à destination de Paris à l’aller, en provenance de Paris au retour :
            - Départ de Rebais de 5h05 à 20h30
            - Retour de la gare de Coulommiers de 6h41 à 20h39
        - Fréquence : 30’ en heures de pointes, 1h en journée
    - Coulommiers – Melun :
        - Temps de trajet : 1h10 (48 km)
        - Plage horaire :
            - Départ de Coulommiers de 5h00 à 21h55
            - Retour de la gare de Melun de 5h25 à 21h30
        - Fréquence : 15’ en heures de pointes, 30’ en journée
- Express 17 : La Ferté-Gaucher – Coulommiers - Chessy
    - Circule du lundi au vendredi et les samedi et dimanche avec des horaires plus réduits
    - Horaires calés sur les RER en gare de Chessy, vers Paris à l’aller, en provenance de Paris au retour
    - La Ferté-Gaucher – Coulommiers :
        - Temps de trajet : 20’ (18 km)
        - Plage horaire :
            - Départ de La Ferté-Gaucher de 4h44 à 22h44
            - Retour de la gare de Coulommiers de 9h22 à 0h57
        - Fréquence : 10 à 20’ en heures de pointes, 30’ en journée
    - Coulommiers – Chessy :
        - Temps de trajet : 40’ (29 km)
        - Plage horaire :
            - Départ de Coulommiers de 4h45 à 23h10
            - Retour de la gare de Chessy de 5h35 à 0h20
        - Fréquence : 10’ en heures de pointes, 30’ en journée
- Express 67 : La Ferté-sous-Jouarre – Roissy Aéroport CDG
    - Circule tous les jours
    - Temps de trajet : 1h’ (60 km)
    - Plages horaires : 7 allers / retours par jour

- Départ de La Ferté-sous-Jouarre de 5h27 à 17h55
- Retour de la gare de Roissy de 6h55 à 19h05

- Fréquentation des lignes « Seine-et-Marne Express » :

Tableau 1 : Fréquentation quotidienne des lignes Seine-et-Marne Express du territoire (Source Département)

		Ligne Express 01		Ligne Express 17		Ligne Express 67	
		Rebais – Coulommiers - Melun		La Ferté Gaucher – Coulommiers - Chessy		La Ferté-sous-Jouarre Roissy	
		2017	2019	2017	2019	2017	2019
Nombre moyen de validations par jour	Jour de semaine	2 022	2 800	3 247	3 800	155	200
	Samedi	797	1 100	1 690	2 315	73	90
	Dimanche	198	480	1 013	1 280	92	88
Total annuel		156 884	227 760	309 400	384 540	16 640	19 656

Les lignes 01 et 17 ont rencontré un grand succès avec une croissance très forte entre 2017 et 2019. Les données disponibles ne permettent pas d'affirmer quels sont les arrêts les plus fréquentés mais ces bus sont les seuls transports en commun qui relient la CC2M aux villes voisines et au réseau ferré.

2.2.2.2 Lignes scolaires

- Carte réseau + collèges et lycées

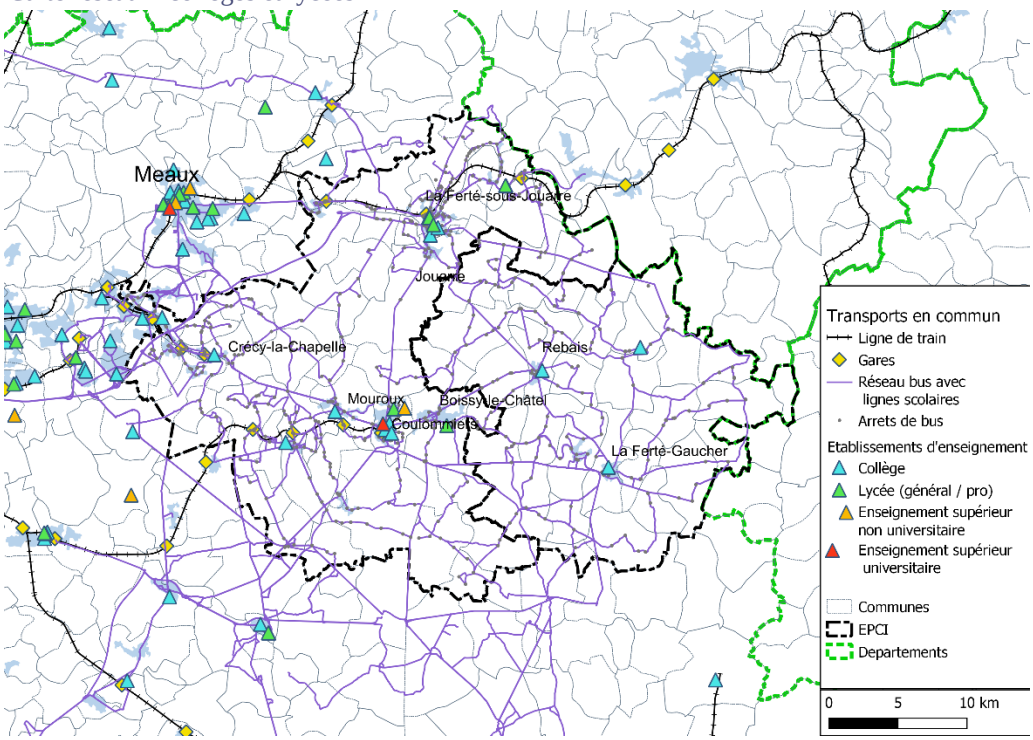


Figure 14 : Etablissements d'enseignement et réseau de bus
Etablissements du secondaire au supérieur ; réseau de bus incluant les lignes scolaires
(Cerema – Sources : IDFM, INSEE BPE 2019)

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

Le réseau de bus incluant les lignes purement scolaires est étendu à tout le territoire et permet d'assurer la liaison de toutes les communes avec les collèges et lycées. En revanche, les horaires de passages sont souvent limités à un ou deux le matin et le soir, ce qui ne donne pas de souplesse par rapport aux emplois des temps des élèves.

2.2.3 TAD

Le transport à la demande (TAD) permet de proposer une solution de mobilité dans des territoires où une ligne régulière de transport en commun n'est pas viable ou bien en complément de lignes régulières en dehors des heures de pointe. Un certain nombre de dispositifs ont été expérimentés et déployés par des collectivités depuis quelques années.
Île-de-France Mobilités porte depuis 2019 l'implantation de réseaux de transport à la demande dans les territoires peu denses de la région. L'objectif de la région est de couvrir la grande couronne avec environ 40 dispositifs. Le site https://tad.idfmobilites.fr/ présente les réseaux qui sont assurés par des opérateurs différents selon les territoires. Le principe général est d'assurer le rabattement vers quelques gares ou pôles d'intérêt à partir d'arrêts de bus répartis sur le territoire. Une plateforme de réservation commune a été développée par le groupement Setec – Padam (réservation par téléphone ou en ligne). Le service est accessible pour le prix d'un ticket de bus ou gratuitement pour les possesseurs d'un Pass Navigo.
https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/02/Mise-en-place-dune-centrale-de-reservation-TAD-regionale.pdf

Sur les deux territoires que nous traitons, quatre dispositifs sont implantés, avec des objectifs et modes de fonctionnement différents :

- Coulommiers (TAD Île-de-France Mobilités)
    - Rabattement depuis 7 communes du sud de la CA vers Coulommiers

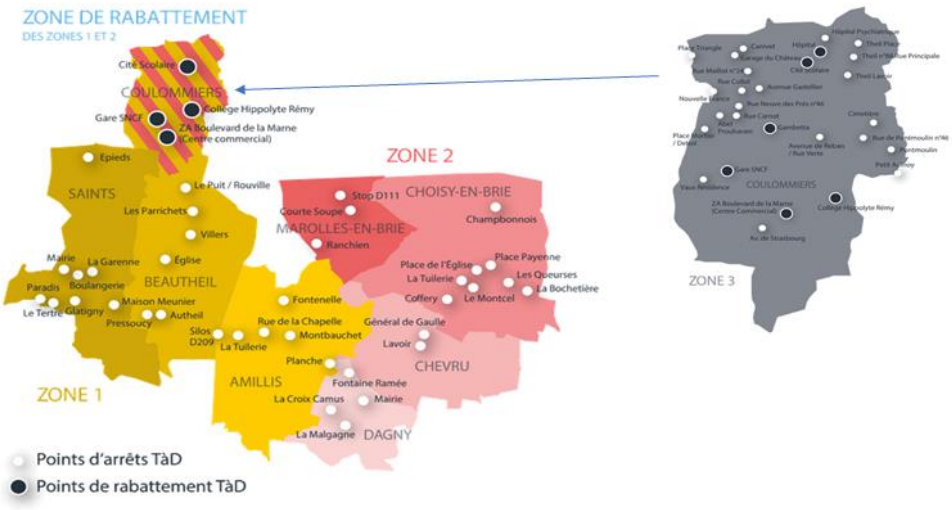


Figure 15 : Points d'arrêts et points de rabattement du TAD de Coulommiers (Source : http://tad.idfmobilites.fr/coulommiers/ 08/2021)

    - Ce service de TAD vise à remplacer des lignes de bus régulières essentiellement pour un rabattement pendulaire vers Coulommiers et notamment la gare. Les horaires sont calés pour permettre de prendre le train vers Paris le matin et pour un retour l'après-midi jusqu'en début de soirée (19 à 20h).

Les horaires d'arrivée à Coulommiers le matin et de départ le soir sont fixées, l'heure de prise en charge des passagers le matin ou de dépose le soir dépend de l'arrêt.

- Ligne 43 La Ferté-Gaucher / Rebais / La Ferté-Sous-Jouarre (TAD IDFM)
    - Ligne de TAD entre ces trois villes, avec desserte d'arrêts intermédiaires (https://tad.idfmobilites.fr/ligne-43/)
    - Ce service de TAD vise à remplacer une ligne de bus régulière pour un rabattement pendulaire vers la gare de La Ferté-Sous-Jouarre. Les horaires sont calés pour permettre

de prendre le train vers Paris le matin (6 horaires possibles de 6h à 8h30) et pour un retour l'après-midi (6 horaires possibles de 16h30 à 19h30).

- Crécy-La-Chapelle (TAD ex CC du Pays Créçois)
  - Service de TAD mis en place avant la fusion des 12 communes de l'ancienne communauté de commune du Pays Créçois avec la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie ; Il est géré par la CA sous délégation d'Île-de-France Mobilités.
  - Desserte de pôles des communes de Crécy-La-Chapelle, Bouleurs et Mareuil-Lès-Meaux depuis 5 petites communes des environs.
  - La réservation se fait par téléphone et non par la plateforme Padam.

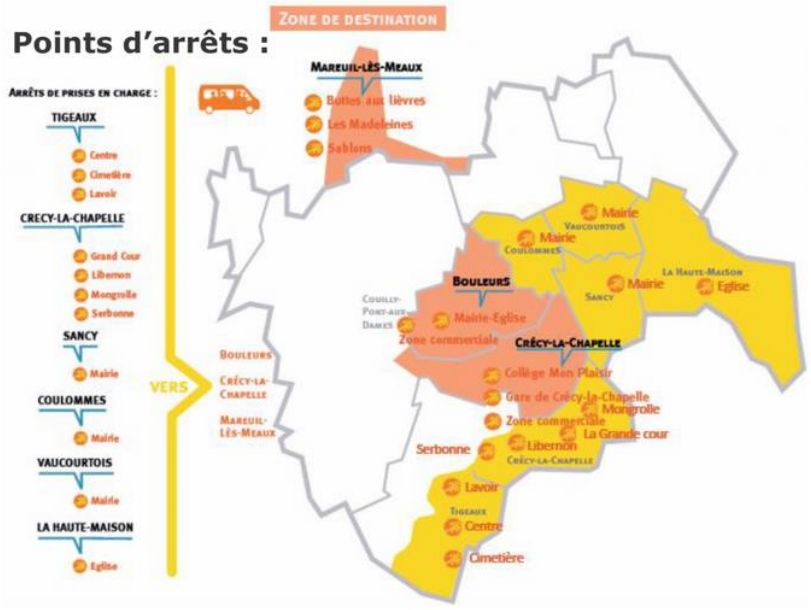


Figure 16 - Réseau de TAD de Crécy-La-Chapelle

- Proxi'bus - CC des Deux Morins
  - Service de TAD mis en place par la CC2M depuis 2015 par délégation de compétence d'Ile de France Mobilités avec le soutien du Conseil Départemental. Assuré par Transdev Darche Gros pour l'instant (renouvellement du marché public fin 2021). https://www.cc2morin.fr/le-territoire-au-quotidien/mobilite/transport-a-la-demande/
  - Desserte des communes de Coulommiers, La Ferté-sous-Jouarre, Rebais et La Ferté-Gaucher depuis n'importe quel arrêt de la Communauté de Commune des Deux Morins
  - Les plages horaires proposées correspondent à des déplacements pendulaires vers les deux gares (départ tôt le matin, retour en soirée), des déplacements autres vers les bourgs (aller en mâtinée / retour après-midi) et des déplacements les jours de marchés à Rebais et La Ferté-Gaucher.
  - La réservation se fait par téléphone et non par la plateforme Padam, au plus tard à 17h la veille du déplacement.
  - 2 véhicules de 9 places.
  - Le coût de fonctionnement annuel est de 135 k€ à la charge de la CC2M, les subventions et recettes représentant 50 k€ (source CC2M)

- Mobilité Séniors - CC des Deux Morins
  - Service gratuit destiné aux personnes âgées de plus de 70 ans et assuré par la CC des Deux Morins https://www.cc2morin.fr/le-territoire-au-quotidien/mobilite/mobilite-seniors/
  - Assuré sur tout le territoire de la CC2M, ce service permet de prendre en charge les usagers à leur domicile pour les déposer à un point d'arrêt du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h à 17h en leur permettant de se rendre aux rendez-vous médicaux, faire les courses, etc. à l'intérieur

de la CC2M, mais aussi dans les communes voisines (Coulommiers, Château-Thierry, Boissy-le-Châtel, Montmirail, La Ferté-sous-Jouarre, Provins).
    - Réservation par téléphone au plus tard 48h avant le déplacement.
    - Deux chauffeurs assurent le service avec deux véhicules de 7 places et
    - Le service coûte 70 k€ de fonctionnement à l'année, entièrement pris en charge par la CC2M, Île-de-France Mobilités ne pouvant financer un service de transport à domicile. Pour avoir le droit d'assurer le service sans être en concurrence ????

- Fréquentation du TAD
  Ces services sont récents et encore en développement lorsque la crise du Covid est survenue.
  Seuls les chiffres pour le service Proxy'bus ont pu être obtenu de la part de la CC2M :
  2019 : 1835 trajets
  2020 : 1899 trajets
  Cela représente environ 5 trajets par jour, ce qui est encore anecdotique par rapport aux 27000 habitants de la CC2M.
  Par définition, le TAD n'a pas vocation à devenir un transport de masse mais son existence réduit la précarité de mobilité et peut permettre à des foyers de pouvoir se passer de 2ème voiture.

2.2.4 Intermodalité – parkings voiture - parcs relais

Sur ce territoire peu dense avec des distances importantes et un réseau de bus limité, l'accès à la gare se fait souvent en voiture. Toutes les gares sont équipées de parkings voiture, souvent saturés : une place de parking pour une voiture nécessite environ 25 m² en comptant les accès, 100 personnes se rendant seules dans leur voiture à la gare nécessitent 2 500 m².
La région Île-de-France a créé le label Parc-relais pour les parcs de stationnement situés à proximité d'une gare ou d'une station de métro, dont la vocation est de faciliter l'accès des voyageurs au réseau ferré grâce à un abonnement qui garantit une place disponible.
Depuis le 1er mars 2019, Île-de-France Mobilités offre l'abonnement des places de stationnement labellisées aux détenteurs du forfait « Navigo annuel ». Ce dispositif va être élargi en 2021 et concernera les détenteurs des forfaits « Navigo annuel », « Navigo annuel tarification Sénior » et « Imagine'R », quel que soit leur mode de rabattement (voiture, deux-roues motorisé ou vélo).

La labellisation, offre une garantie de service pour les voyageurs :

- La garantie de trouver une place pour les abonnés ;
- Une exigence de sécurité (dispositifs anti-intrusion et anti-stationnement sauvage, vidéoprotection...) ;
- Un accès facilité avec l'utilisation de la carte Navigo ;
- Des places réservées et des équipements accessibles pour les personnes à mobilité réduite ;
- Des places destinées aux deux-roues et aux covoitureurs ;
- Des points de charge pour les véhicules électriques.

La gratuité des parc-relais pour les abonnés Navigo encourage l'intermodalité voiture particulière – train pour les trajets réguliers type domicile – travail. Les conditions sont d'avoir un abonnement Navigo annuel et de stationner au moins dix fois par mois sur le parc-relais.
En revanche, les tarifs à la journée ou pour quelques heures sont relativement élevés. Couplé au prix du billet de train hors abonnement, cela représente un frein à l'utilisation occasionnelle du train lorsqu'on possède une voiture et que l'on ne dispose pas d'abonnement.

Autour des gares de la CA CPB, 3 parkings sont labellisés parc-relais :

- Changis Saint-Jean (Effia) : 192 places ; 2 places de recharge électrique ; Abonnement standard 30€ ; gratuit pour les abonnés Navigo annuel.

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

- La Ferté-Sous-Jouarre (Facility Park) : 479 places sur 3 parkings ; abonnement standard 34 €/mois, 30 € pour les abonnés Navigo mensuel, gratuit pour les abonnés Navigo annuel ; 3 € / ½ journée (6h30) ; 6 € / journée (13h)
- Nanteuil-Saâcys (Effia) : 400 places ; 4 places de recharge électriques ; Abonnement standard 30€ ; Abonnement Navigo 20€.

Les parcs-relais sont très utilisés et souvent saturés. C'est notamment le cas de celui de La Ferté-sous-Jouarre géré par Facility Park. Avant la pandémie, le parking était plein et il y avait une liste d'attente pour les abonnements ; depuis la pandémie, le développement du télétravail et la désaffection pour les transports en commun, le parking n'est pas rempli mais le nombre d'abonnement reste au maximum. La gestion de l'espace n'est ainsi pas optimale, puisque pour assurer la disponibilité de places pour les abonnés, des places restent vides et non disponibles pour les utilisateurs occasionnels. Une condition pour garder son abonnement est de venir au moins 10 fois par mois, nombre qui a été réduit à 8 depuis le Covid. Cela peut poser problème à ceux qui télétravaillent 3 jours par semaine.

2.2.5 Intermodalité – stationnement vélo

La carte des transports en commun indique les stationnements vélo près des gares du territoire. Toutes les gares ne sont pas encore équipées de stationnement vélo, et aucune de celles qui le sont n'a de stationnement sécurisé. Le nombre de places ne dépasse pas 20, la gare de La Ferté-sous-Jouarre en compte 16 alors qu'elle accueille environ 3000 personnes par jour, la gare de Coulommiers, compte 12 places. Par ailleurs, l'emport d'un vélo dans un Transilien n'est possible en semaine qu'en dehors des heures de pointes (avant 6h30, entre 9h30 et 16h30 et après 19h30 ; Source : www.transilien.com)
Les aménagements cyclables étant très réduits sur le territoire (voir § 2.3), l'intermodalité train – vélo n'est actuellement pas accessible à un large public.

2.3 Desserte du territoire : réseau cyclable

2.3.1 Réseau actuel

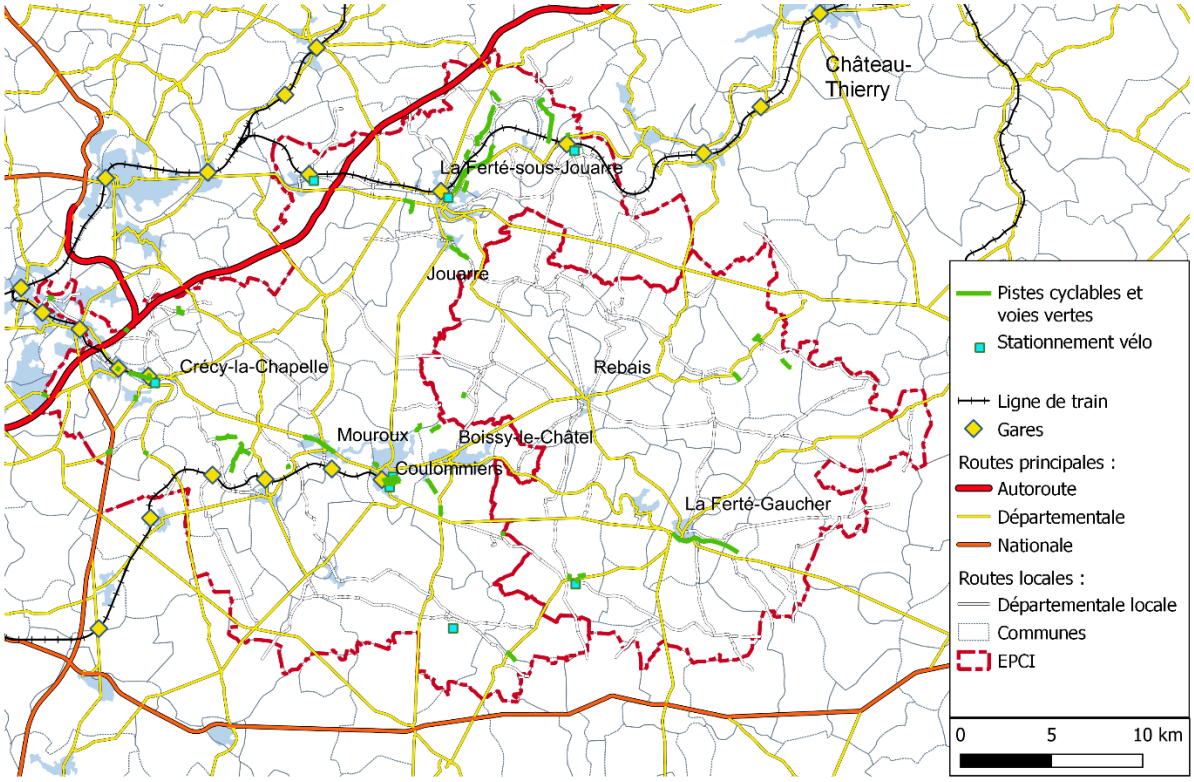


Figure 17 : Aménagements cyclables actuels
(Cerema – Sources : OSM, IGN)

Le réseau cyclable actuel est très parcellaire et discontinu, avec quelques tronçons de pistes cyclables et voies vertes qui ne dépassent pas 2 km de long.
La forte circulation automobile sur certains axes ne permet pas une circulation cyclable en sécurité. La dispersion de l'habitat ne permet pas non plus de déterminer des axes sur lesquels une forte fréquentation à vélo pourrait être attendue.
La pratique du vélo sur ces territoires reste essentiellement liée aux loisirs et au tourisme le week-end.

2.3.2 Potentiel du vélo

Si les distances sont importantes et les aménagements actuels insuffisants, le potentiel de développement du vélo sur ces territoires est pourtant réel.
La carte ci-dessous indique les isodistances à vélo pour rejoindre les gares de la CA CPB et les deux principales communes de la CC2M (points de départ de lignes de bus Seine-et-Marne Express). L'essentiel du territoire est à moins de 10 km d'un pôle et une bonne partie à moins de 5 km. Le relief peut être un frein au niveau des vallées (Grand Morin, Petit Morin, Marne) où se situent les villes et les gares avec des dénivelés d'une centaine de mètres et des pentes pouvant atteindre 10 %. Cependant, le VAE (Vélo à Assistance Electrique) donne aujourd'hui la possibilité de se déplacer à 25 km/h avec peu d'effort.

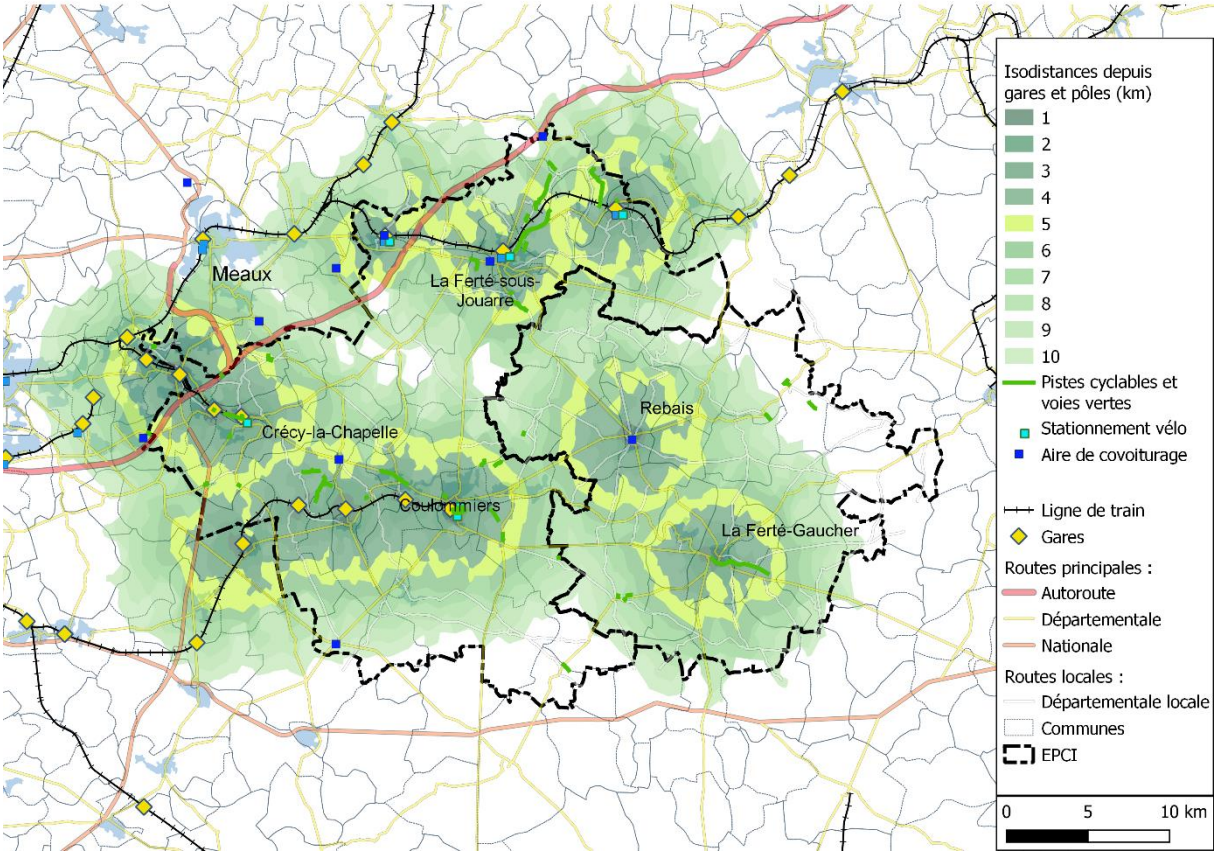


Figure 18 : Isodistances à vélo autour des gares et pôles
(Cerema – Sources : IGN, Openrouteservice maps.openrouteservice.org)

2.3.3 Projets départementaux et intercommunaux

- Projets départementaux : plan-velo-77

Le département a établi un Plan vélo 2020 - 2029 en juin 2020, doté de 9 millions d'euros pour le premier triennal, qui comporte quatre axes :
Axe 1 : Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme
Axe 2 : Faciliter la pratique du vélo du quotidien
Axe 3 : Créer un cadre d'échanges entre les acteurs du vélo ; valoriser des actions innovantes ; renforcer le partage de connaissances
Axe 4 : Œuvrer pour devenir une administration exemplaire

- Circuits touristiques (Axe 1)

L'axe 1 est complémentaire au plan vélo de la région qui ne concerne que le vélo du quotidien. Il vise à développer l'attractivité touristique du département et à contribuer au développement de véloroutes régionales ou nationales.

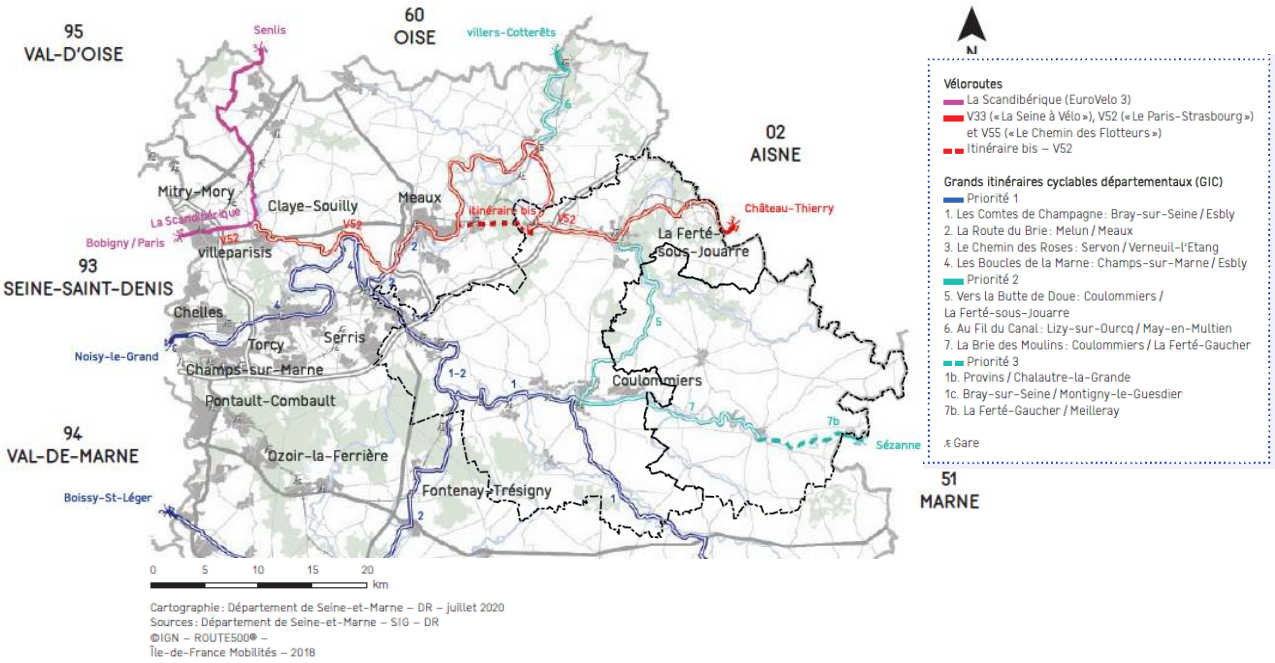


Figure 19 : Projets cyclable de loisirs et tourisme du département de la Seine-et-Marne

La véloroute nationale V52 « Paris – Strasbourg » passera au nord de la CA CPB, entre Meaux, La Ferté-sous-Jouarre et Château-Thierry. Elle suivra en partie les chemins de halage le long de la Marne.
Des Grands itinéraires cyclables départementaux de type véloroutes traverseront le territoire, la réalisation est prévue en plusieurs phases selon les priorités du plan. Le département sera MOA pour les tronçons hors agglomération et assurera le jalonnement sur l'ensemble du tracé.

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

- Aménagements locaux (Axe 2)

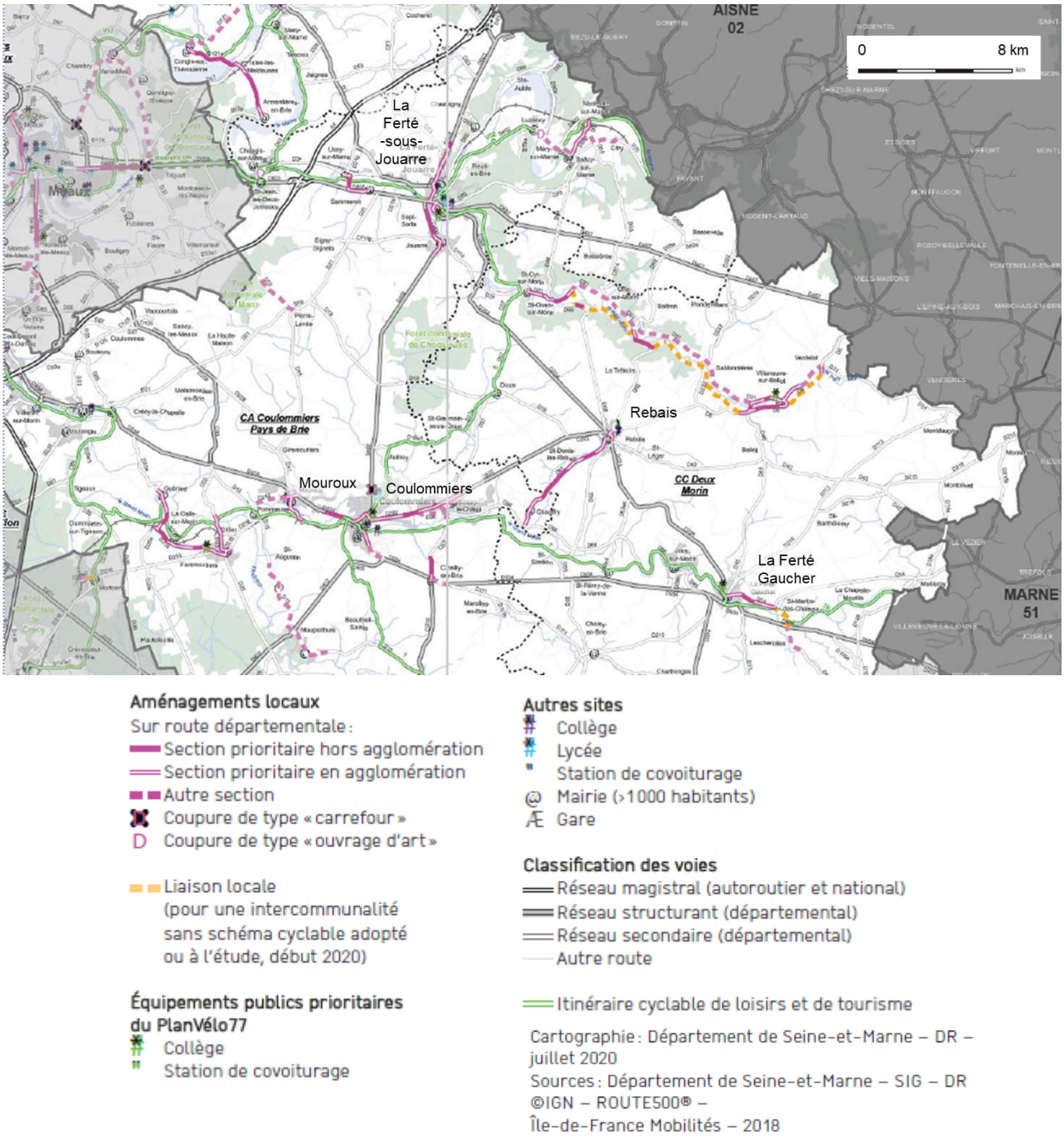


Figure 20 : Projets d'aménagements cyclables locaux du département de la Seine-et-Marne

L'axe 2 « Faciliter la pratique du vélo du quotidien » vise les objectifs suivants :

- Porter la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements locaux sections prioritaires hors agglomération et résorption des coupures de type « carrefour » (en agglomération et hors agglomération) et de type « ouvrage d'art » ;
- Subventionner d'autres projets d'aménagements locaux portés par les collectivités et apporter un soutien en ingénierie
- Créer des liaisons sécurisées vers les collèges et stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental (dans un rayon de 3 km)

- Faciliter les déplacements multimodaux : promouvoir le transport du vélo dans les lignes de bus interurbaines en Seine-et-Marne

Le plan parait ambitieux par rapport au budget de 3 millions d'euros par an qui représente le coût de moins de 10 km de piste cyclable.

- Projets CA CPB :

La CA CPB a fait réaliser par le bureau d'études ITEM Etudes & Conseil un Schéma de développement des liaisons douces publié en avril 2021.

- ✓ 112 itinéraires
- ✓ Un maillage de 304 km, dont :
  - 63 km d'existant
  - 32 km à reprendre
  - 209 km à aménager
- ✓ Avec plus de 230 km d'itinéraires à aménager ou à jalonner, le Schéma de la CACPB représente un maillage fin dans une vision à long terme

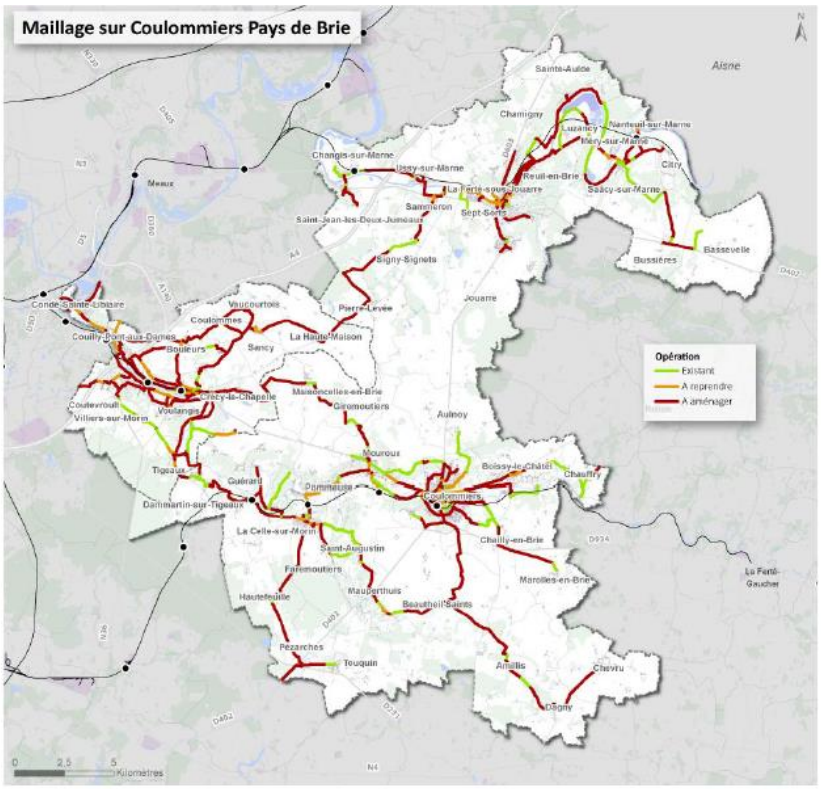


Figure 21 : Vue d'ensemble du Schéma de développement des liaisons douces de la CA CPB (Source : CA CPB)

Ce document décrit :

- les itinéraires,
- les types d'aménagements proposés, du simple jalonnement à la réalisation de voies vertes et pistes cyclables
- les priorités définies avec les communes,
- le chiffrage des travaux estimé au total à 18 millions d'euros.

Il fait également le lien avec les plans vélo régionaux et départementaux.
La CA CPB n'ayant pas la compétence voirie (ou seulement sur quelques voiries d'intérêt intercommunales), ce document a vocation à être utilisé par les communes qui seront MOA sur la réalisation des itinéraires. Il leur permet d'être éligible au taux de subvention maximum (50 %) du plan vélo régional (25 % sans schéma directeur).

- Projets CC Deux Morin :

Après échange avec la responsable du service développement local de la CC2M, en charge de la mobilité également, il apparait que le vélo n'y est pas considéré comme une solution de mobilité du quotidien et aucun schéma directeur cyclable n'est prévu à ce jour.

2.4 Desserte du territoire : la voiture autrement

2.4.1 Covoiturage

Sur un territoire peu dense sous-équipé en transports en commun mais où la voiture est très répandue, le covoiturage apparait comme une solution pertinente pour offrir une solution de mobilité durable efficace et peu coûteuse. En augmentant le nombre de personnes par véhicule, on réduit la pollution et l'emprise sur la voirie.

Les pouvoirs publics ont donc décidé de soutenir le covoiturage courte distance depuis quelques années, notamment en Île-de-France où il permet également dans les zones denses de répondre à la saturation des réseaux de transports en commun lourds.
Le soutien au covoiturage passe par deux types de démarches :

- La création d'aires de covoiturage permettant la rencontre entre covoitureurs
- Le soutien financier aux utilisateurs de plateformes

- **Aires de covoiturage**

Le département de la Seine-et-Marne a lancé dès 2014 Schéma départemental de stations multimodales de covoiturage. Un réseau de 40 stations d'intérêt départemental complété par 150 à 200 stations de proximité, est prévu à l'horizon 2030 (Source CD77 2017). Le département est MOA pour les stations d'intérêt départemental et apporte un soutien financier aux collectivités qui souhaitent mettre en place des stations de proximité.
La région cofinance également la réalisation d'aires de covoiturage multimodales. En développant le covoiturage, son objectif est d'augmenter le nombre de personnes par voitures et pas d'augmenter le rabattement vers des transports en commun qui sont saturés.

Sur le territoire des deux EPCI, plusieurs stations d'intérêt départemental ont été réalisées :

- Rebais
- Pézarches
- Sept-Sorts
- Saint Blandin
- Gare de Changis Saint Jean
- A4 – Dhuisy (limite du territoire)

- **Service financé par IdFM** (Karos / Klaxit / Blablaline)

En 2017 la région a lancé une opération « Tous ensemble pour le covoiturage » pour développer le covoiturage domicile-travail. Île-de-France Mobilités a établi une convention à laquelle adhèrent trois opérateurs de covoiturage courte distance : Karos, Klaxit et Blablacar (initialement Blablalines et aujourd'hui Blablacar Daily). Île-de-France Mobilités offre la gratuité aux passagers munis d'un pass Navigo et rétribue les conducteurs en fonction de la distance, jusqu'à 3 € par trajet.

- **Pratique du covoiturage**

Si le covoiturage longue distance s'est fortement développé et a trouvé son modèle économique depuis les années 2000, le covoiturage courte distance peine à émerger, ses bénéfices pour les utilisateurs ne compensant pas suffisamment ses contraintes.
En effet, s'il est peu contraignant de planifier un long trajet, c'est plus difficile sur des trajets du quotidien pour lesquels la voiture individuelle est gage de liberté dans le temps mais également dans la chaîne de déplacement (Exemple : travail – achats – loisirs – domicile). Par ailleurs, le coût ressenti par les conducteurs est minoré, il correspond généralement aux frais de carburant et pas à l'ensemble des coûts de possession et d'utilisation d'une voiture. Par conséquent, le gain lié au partage des frais de trajet avec un passager n'est pas suffisamment incitatif pour compenser les inconvénients : perte de temps et de liberté, risque d'attente, occupation de son espace personnel…
L'évaluation de la pratique du covoiturage courte-distance via les plateformes officielles est répertoriée par le Registre de preuves de covoiturage. En Île-de-France, cela concerne Karos, Klaxit et Blablalines qui ont conventionné avec Île-de-France Mobilités.
Après un pic lors des grèves de décembre 2019 – janvier 2020, le covoiturage s'est effondré avec la crise du Covid en mars 2020, d'abord par le confinement puis par une défiance face au risque de contamination (voir §2.8). Par ailleurs, la convention entre Île-de-France Mobilités et les trois opérateurs a pris fin en juin 2020, supprimant ainsi le financement des trajets pour les conducteurs et la gratuité pour les passagers. La renégociation d'une nouvelle convention, permettant de financer les opérateurs et pas seulement les conducteurs a permis une reprise de l'aide

à partir d'avril 2021. Les plateformes ayant anticipé cette reprise en versant une rétribution aux conducteurs en mars, la pratique du covoiturage a redémarré nettement à cette période et progresse depuis, mais reste très inférieure aux niveaux atteints début 2020.

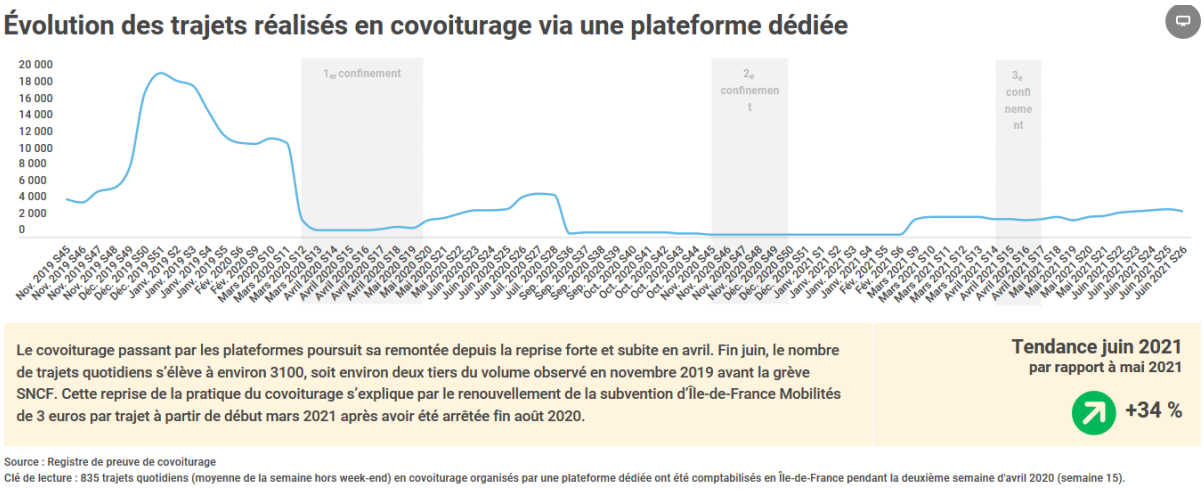


Figure 22 : Evolution des trajets réalisés en covoiturage en IDF
(Source : Institut Paris Région)

En revanche, les plateformes ne captent qu'une de l'ensemble des trajets réalisés en covoiturage, une majorité se faisant de façon informelle (comparaison entre enquêtes déplacements et registre de preuves de covoiturage).
Avec au maximum 19000 trajets lors des périodes de grèves, des conditions très favorables au covoiturage, celui-ci n'a représenté qu'une part infime des près de 15 millions de déplacements quotidiens en voiture en IdF (EGT 2018).

Tableau 2 : Nombre mensuel de trajets en covoiturage sur la CA CPB et la CC2M
(Trajets réalisés via les plateformes conventionnées par IDFM et recensés sur le registre de preuves de covoiturage)

	CA CPB	CC2M
Janvier 2020	1321	61
Juin 2021	518	0

La pratique du covoiturage via des plateformes est donc extrêmement faible dans ces deux EPCI et même quasiment inexistante sur la CC des Deux Morin.

2.4.2 Bornes de recharge de véhicules électriques

Le SDESM (Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne) a accompagné les communes pour l'implantation d'un réseau de bornes de recharge de véhicules électriques sur le département.

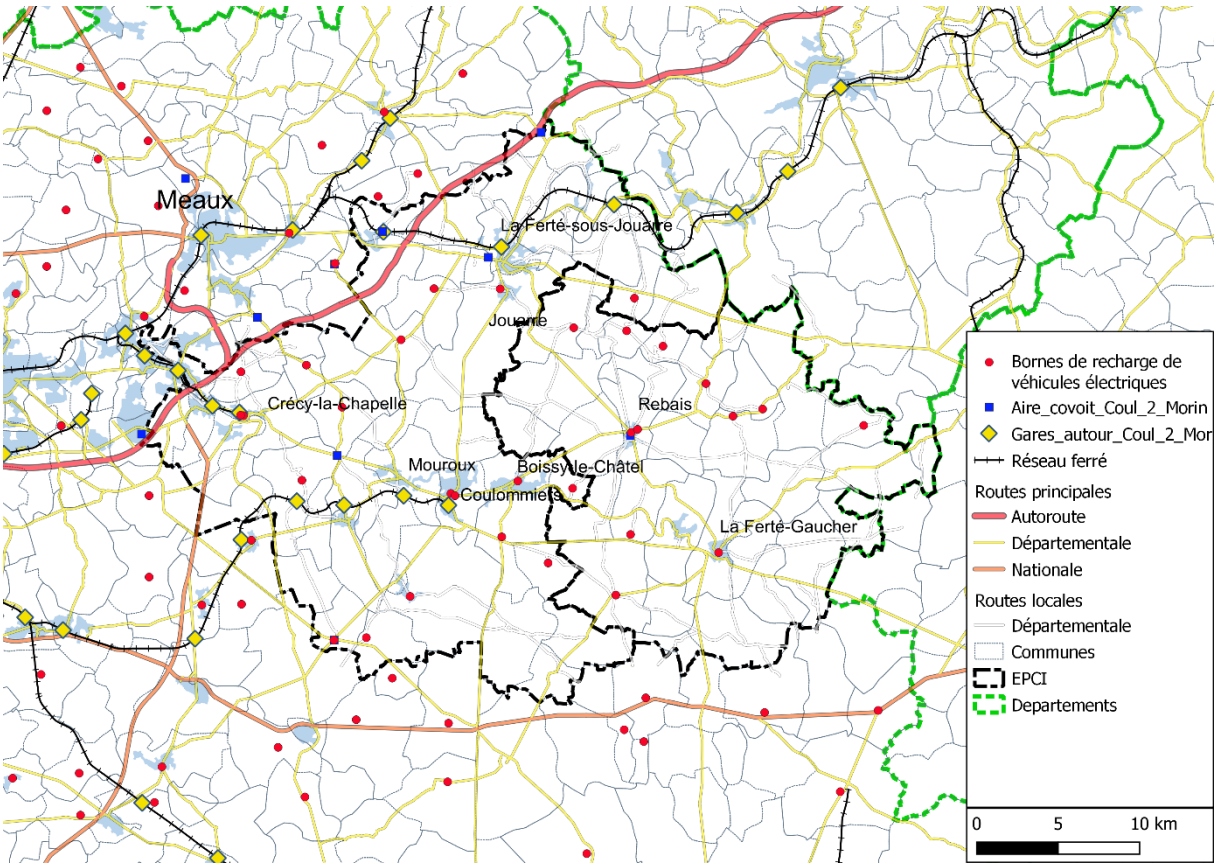


Figure 23 : Réseau de bornes de recharge
(Cerema – Source : Etalab ; fichier v2.0.0 20210906)

2.5 Temps de trajet selon les modes

Le modèle Modus permet de déterminer des isochrones, courbes de distances pour un temps de trajet donné en fonction des modes de transport et des plages horaires. Il n'est pas très adapté aux zones peu denses pour lesquelles la maille d'analyse regroupe plusieurs communes ce qui ne permet pas une évaluation fine. Cependant, sur le territoire de la CACPB et de la CC2M, il permet de mettre en évidence l'avantage de la voiture sur les transports en commun avec des distances au moins deux fois plus grandes pour un même temps de trajet comme l'illustre la figure suivante pour différentes communes du territoire.
Pour les communes les plus éloignées à l'est de la CC2M, l'option transports en commun n'est pas envisageable

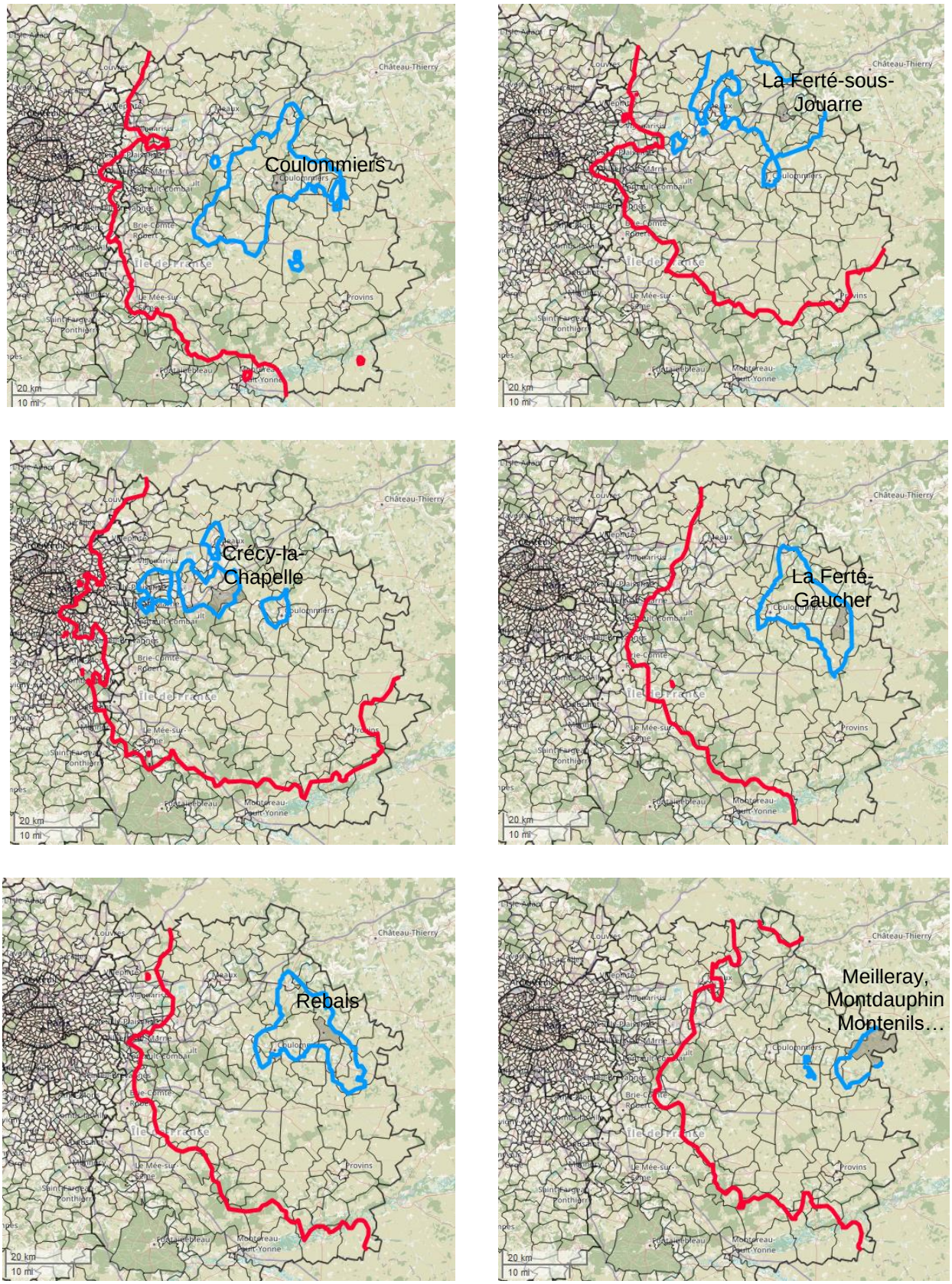


Figure 24 : Distance parcourue en 45' selon le mode au départ de différentes communes matin 6h - 10h ; en rouge : voiture / en bleu : Transports en commun (DRIEAT Simulation MODUS https://ssm-ecologie.shinyapps.io/IsochronesModus)

2.6 Motorisation des ménages

Tableau 3 : Répartition des actifs selon le nombre de véhicules du ménage (Source : INSEE 2017)

	CA CPB		CC des Deux Morin	
	Nombre	%	Nombre	%
Au moins une voiture	38421	95,2%	11184	97,5%
Une seule voiture	12893	31.9%	3354	29.2%
Deux voitures	19871	49.2%	5998	52.3%
Trois voitures ou plus	5656	14.0%	1832	16.0%
Aucune voiture	1723	4.3%	286	2.5%
Hors logement ordinaire	226	0.6%		0.0%
Total	40369	100.0%	11470	100.0%

Moins de 5% des actifs de la CA CPB et 2,5% des actifs de la CC2M vivent dans un ménage ne disposant pas de voiture. Par comparaison, le taux de motorisation des ménages est de 84 % en France (INSEE) comme dans la grande couronne (EGT 2018) .

Comme nous l'avons vu avec les caractéristiques d'habitat dispersé et d'offre limitée en transports en commun, ces territoires sont particulièrement dépendants de la voiture.

2.7 Trajets domiciles-travail

2.7.1 Sources et méthodologie

Les données présentées ici sont issues recensement 2017 de l'INSEE.

Les déplacements domicile-travail, comme les statistiques au lieu de travail, ne concernent que les personnes résidant en France et, parmi elles, les seuls actifs ayant un emploi.

La population active ayant un emploi, au sens du recensement de la population, comprend désormais les personnes qui déclarent :

· exercer une profession (salariée ou non) même à temps partiel ;

· aider une personne dans son travail (même sans être rémunérée) ;

· être apprenti ou stagiaire rémunéré ;

· être chômeur tout en exerçant une activité réduite ;

· occuper un emploi tout en étant étudiant ou retraité ;

Les personnes qui travaillent en France et résident à l'étranger (travailleurs frontaliers) ne sont pas recensées et ne sont donc pas comptabilisées dans les migrants alternants. On ne recense pas non plus les personnes qui, résidant à l'étranger, se trouvent en France pour une durée limitée (moins de six mois) durant laquelle ils occupent un emploi de travailleur saisonnier.

2.7.2 Parts modales

Les données du recensement permettent d'évaluer les parts modales en fonction des lieux de départ et de destination.
Le mode de transport renseigné dans le recensement est le "mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler". Par conséquent, les données ne prennent pas en compte l'intermodalité (plusieurs modes pour un même trajet) et la multimodalité (alternance entre différents modes).

Comme le montrent les tableaux suivants, l'usage de la voiture est très largement majoritaire dans ces deux EPCI, 71% pour la CA CPB, 78% pour la CC des Deux Morin.
Les transports en commun n'ont une part significative (et même majoritaire pour la CA CPB) que pour les trajets vers un autre département de la région qui représentent tout de même 27,6% des destinations de la CA CPB et 19,7% des destinations de la CC2M.
On constate une nette différence entre d'usage des transports en commun entre la CA CPB qui bénéficie d'un réseau ferroviaire et la CC2M qui ne comporte aucune gare.
L'usage du vélo est quasiment inexistant, de l'ordre de 1%, même pour les personnes travaillant dans leur commune de résidence. Dans ce cas encore, la voiture est largement majoritaire devant la marche et l'absence de déplacement. L'absence d'infrastructures cyclables, des distances importantes et l'omniprésence de la voiture comme moyen « naturel » de déplacement ne permettent pas aujourd'hui au vélo de se développer.

Nota : les données ont été purgées de quelques données jugées incohérentes : un trajet réalisé à pied ou à vélo vers un autre département ou une autre région. En revanche, les lieux de travail dans une autre région sans transport ont été conservées car on peut considérer qu'il s'agit de télétravail.

CA CPB : Total de 40369 actifs

					Autre région		
CA Coulommiers	Dans la commune de résidence actuelle	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Voisine	éloignée	**Parts modales toutes destinations**
Pas de transport	19.6%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	6.0%	**3.8%**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	17.3%	1.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	**3.4%**
Vélo (y compris à assistance électrique)	1.3%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	**0.3%**
Deux-roues motorisé	0.6%	1.4%	0.8%	1.1%	2.0%	2.1%	**0.9%**
Voiture, camion, fourgonnette	55.0%	91.9%	88.9%	46.6%	92.1%	66.8%	71.3%
Transports en commun	6.2%	5.0%	10.0%	52.0%	6.0%	25.1%	20.2%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	**100.0%**
Part relative selon destination	**18.5%**	**14.1%**	**37.9%**	**27.6%**	**1.2%**	**0.7%**	**100.0%**

Tableau 4 : Parts modales selon les destinations pour la CA CPB

CC des Deux Morins : Total de 11470 actifs

					Autre région		
CC 2 Morin	Dans la commune de résidence actuelle	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Voisine	éloignée	**Total**
Pas de transport	23.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	**4.2%**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	21.9%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	**4.1%**
Vélo (y compris à assistance électrique)	1.0%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	**0.3%**
Deux-roues motorisé	1.0%	1.9%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	**0.7%**
Voiture, camion, fourgonnette	49.7%	96.2%	92.5%	56.9%	100.0%	100.0%	78.5%
Transports en commun	3.2%	1.1%	6.5%	42.6%	0.0%	0.0%	**12.2%**
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	**100.0%**
Part relative	**17.8%**	**11.4%**	**47.8%**	**19.7%**	**3.0%**	**0.3%**	**100.0%**

Tableau 5 : Parts modales selon les destinations pour la CC2M

2.7.3 Parts modales selon distances

Le nombre de km par trajet est estimé en fonction de la distance entre les communes par la route via l'application OpenRouteService basée sur les routes définies dans OpenStreetMap.
Les trajets au sein d'une même commune ne peuvent être évalués et ne sont donc pas comptés, ce qui induit une sous-estimation du nombre total de km.
Pour un trajet domicile-travail donné, on multiplie la distance intercommunale avec le nombre d'occurrences. Seul l'aller domicile-travail est compté, pour avoir le total des distances parcourues il faut multiplier par deux (et ajouter les distances à l'intérieur des communes).

Tableau 6 : Distances parcourues selon les destinations et les modes pour la CA CPB

CA Coulommiers Pays de Brie	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Région voisine	**Total km selon mode (toutes destinations)**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	261	18			279
Vélo (y compris à assistance électrique)	170	315			485
Deux-roues motorisé	546	2 680	7 458	94	10 777
Voiture, camion, fourgonnette	56 579	379 812	302 981	23 406	762 778
Transports en commun	2 750	45 705	377 098	2 659	428 213
Total km selon destination (tous modes)	**60 385**	**429 131**	**689 274**	**26 159**	**1 204 950**

CA Coulommiers Pays de Brie	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Région voisine	**Distances relatives selon modes**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Deux-roues motorisé	0,9%	0,6%	1,1%	0,4%	0,9%
Voiture, camion, fourgonnette	93,7%	88,5%	44,0%	89,5%	63,3%
Transports en commun	4,6%	10,7%	54,7%	10,2%	35,5%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Distances relatives selon destination	**5,0%**	35,6%	57,2%	**2,2%**	**100,0%**

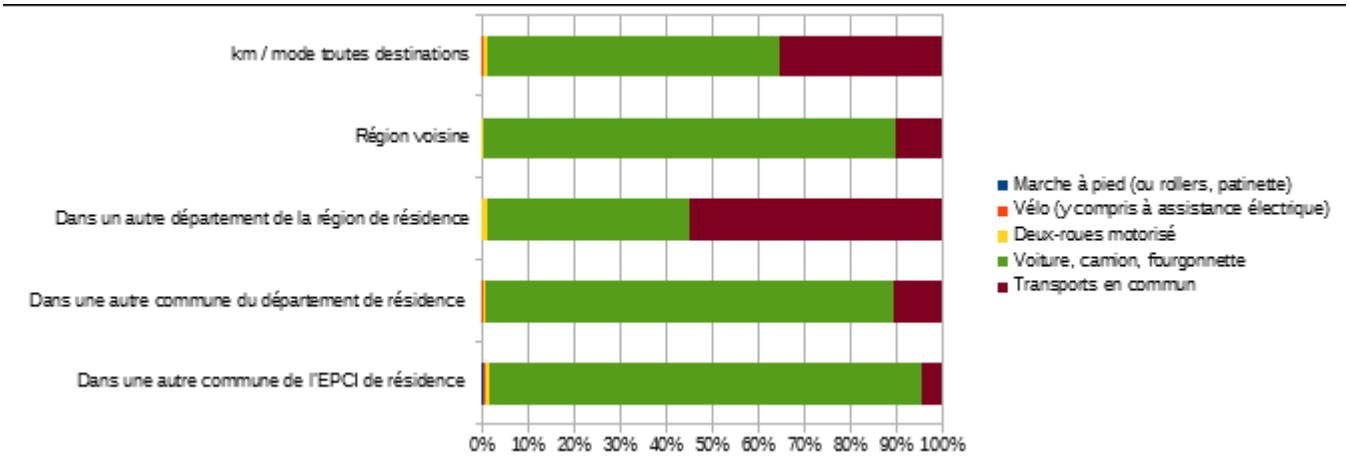
Tableau 7 : Distances parcourues selon les destinations et les modes pour la CC2M

CC des Deux Morin	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Région voisine	**Total km selon mode (toutes destinations)**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	15				15
Vélo (y compris à assistance électrique)	12	174			186
Deux-roues motorisé	257	913			1 169
Voiture, camion, fourgonnette	12 825	166 845	99 291	13 137	292 099
Transports en commun	179	13 406	77 626		91 211
Total km selon destination (tous modes)	**13 288**	**181 337**	**177 741**	**13 137**	**385 504**

CC des Deux Morin	Dans une autre commune de l'EPCI de résidence	Dans une autre commune du département de résidence	Dans un autre département de la région de résidence	Région voisine	**Distances relatives selon modes**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Deux-roues motorisé	1,9%	0,5%	0,0%	0,0%	0,3%
Voiture, camion, fourgonnette	96,5%	92,0%	55,9%	100,0%	75,8%
Transports en commun	1,3%	7,4%	43,7%	0,0%	23,7%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Distances relatives selon destination	**3,4%**	47,0%	46,1%	**3,4%**	**100,0%**

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

CA CPB :



CC2M:

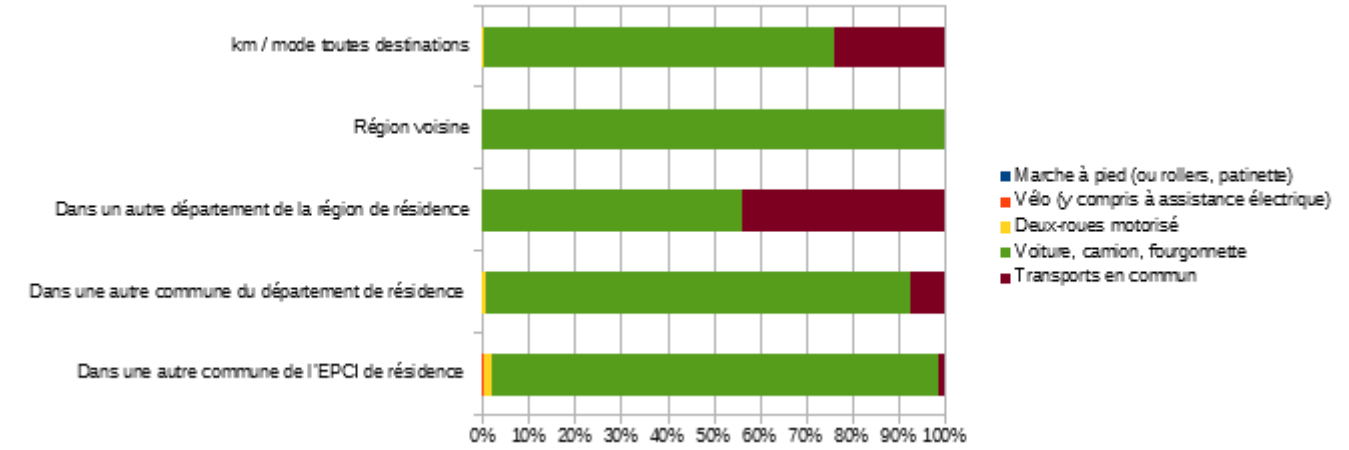


Figure 25 : Proportion des distances parcourues selon les modes

En termes de distances parcourues, les trajets hors du département sont plus importants que les trajets à l'intérieur du département (hors commune de résidence) pour la CA CPB. Avec 1 204 950 km pour 32 904 trajets domicile-travail hors commune de résidence (81,5% x 40 369), la distance moyenne parcourue est de 36,6 km par personne.

Pour la CC des Deux Morins, les distances parcourues pour les trajets hors du département sont légèrement plus faibles que ceux à l'intérieur du département. Ce territoire étant plus éloigné de la métropolepeu desservi par Avec 385 504 km pour 9 430 trajets domicile-travail hors commune de résidence (82,2% x 11 470), la distance moyenne parcourue est de 40,9 km par personne (ensemble, ces 9400 personnes font l'équivalent d'un aller-retour sur la lune quotidien).

Pour les deux territoires, la part des km parcourus en transport en commun est nettement plus importante que cette part en nombre de trajets (presque 2 fois plus pour la CC2M) car ces trajets sont plus longs.
Pour une mobilité durable moins carbonée, l'enjeu majeur se situe sur les déplacements domicile-travail au niveau départemental et régional.

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

2.7.4 Flux domiciles-travail

Les flux domicile – travail sont également issus des données du recensement INSEE 2017. Pour clarifier les représentations et présenter des données significatives sur le plan statistique, seules les valeurs supérieures à 20 trajets sont conservées. En effet, le facteur de pondération pour chaque personne recensée étant souvent proche de 5, un nombre de 20 ne correspond qu'à 4 réponses.

2.7.4.1 Flux CA CPB

- Destinations des habitants de la CA CPB

  - Communes destination

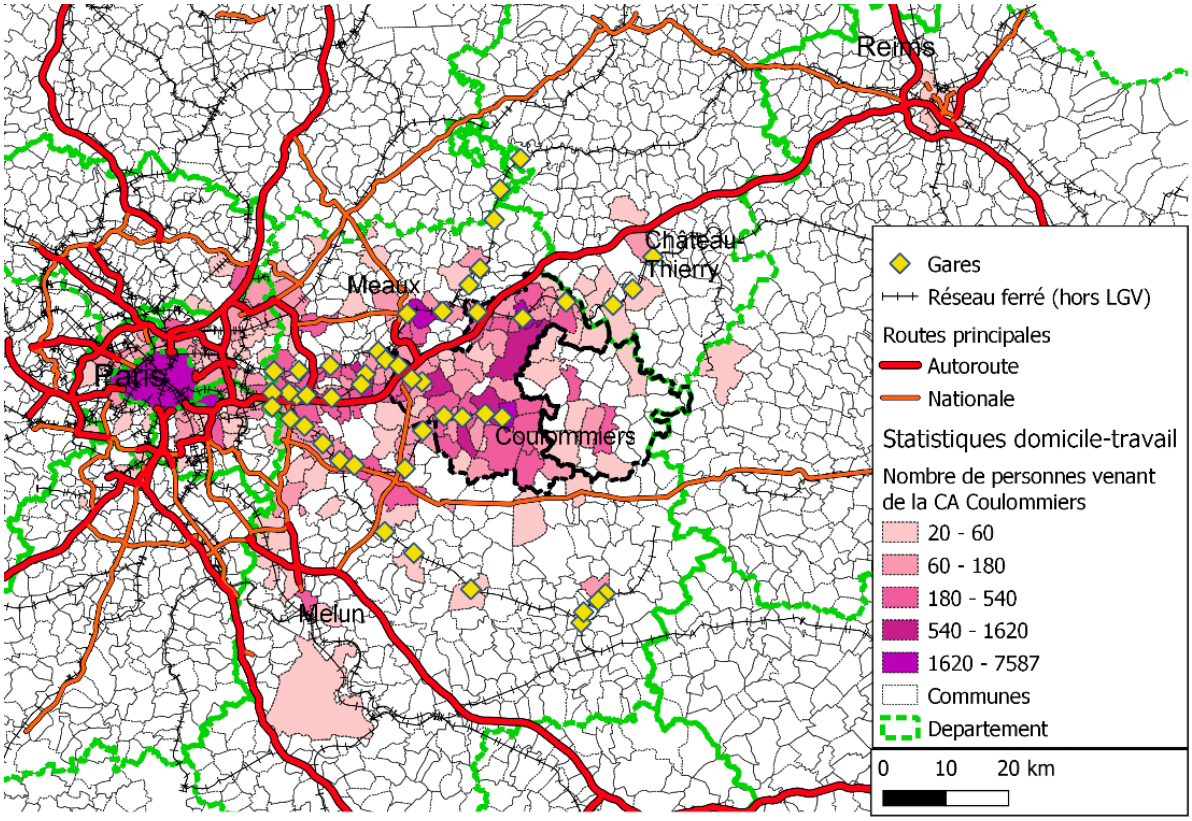


Figure 26 : Destinations de travail des habitants de la CA CPB

Les 67 % des actifs (Tableau 4) de la CA CPB qui travaillent hors du territoire vont essentiellement vers Paris, Meaux et la zone de Marne-La-Vallée Chessy.

Tableau 8 : Principales destinations des actifs de la CA CPB

Ville destination depuis la CA CPB	Nombre de trajets	%
Paris	4926	12,21 %
Coulommiers	4565	11,31 %
Meaux	2304	5,71 %
Chessy	1553	3,85 %
La Ferté-sous-Jouarre	1481	3,67 %
Serris	1011	2,51 %

  - Flux en voiture

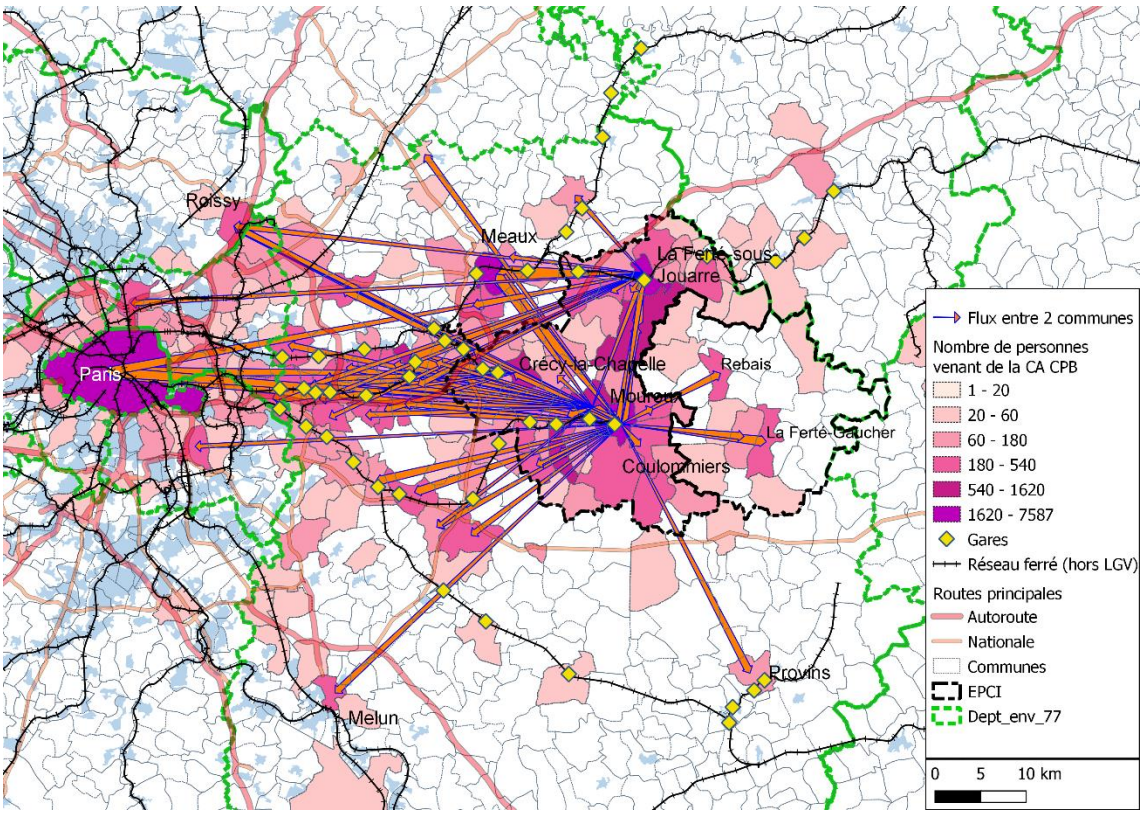


Figure 27 : Flux en voiture depuis les villes principales de la CA CPB
(Largeur de flèche selon le nombre de trajets de 20 à 300)
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

La carte ci-dessus représente les flux domicile-travail en voiture depuis les villes principales de la CA CPB, c'est à dire Coulommiers, Crécy-la-Chapelle, La Ferté-sous-Jouarre et Mouroux.
Depuis ces communes, on peut constater des flux importants vers des destinations pourtant desservies en transports en commun, notamment Paris, Marne-la-Vallée.
Les trajets en voitures sont relativement dispersés mais essentiellement dirigés vers l'ouest du département ou Paris et peu vers la petite couronne.
Les seuls flux notables vers l'est sont issus de Coulommiers à destination de Rebais et La Ferté-sous-Jouarre.

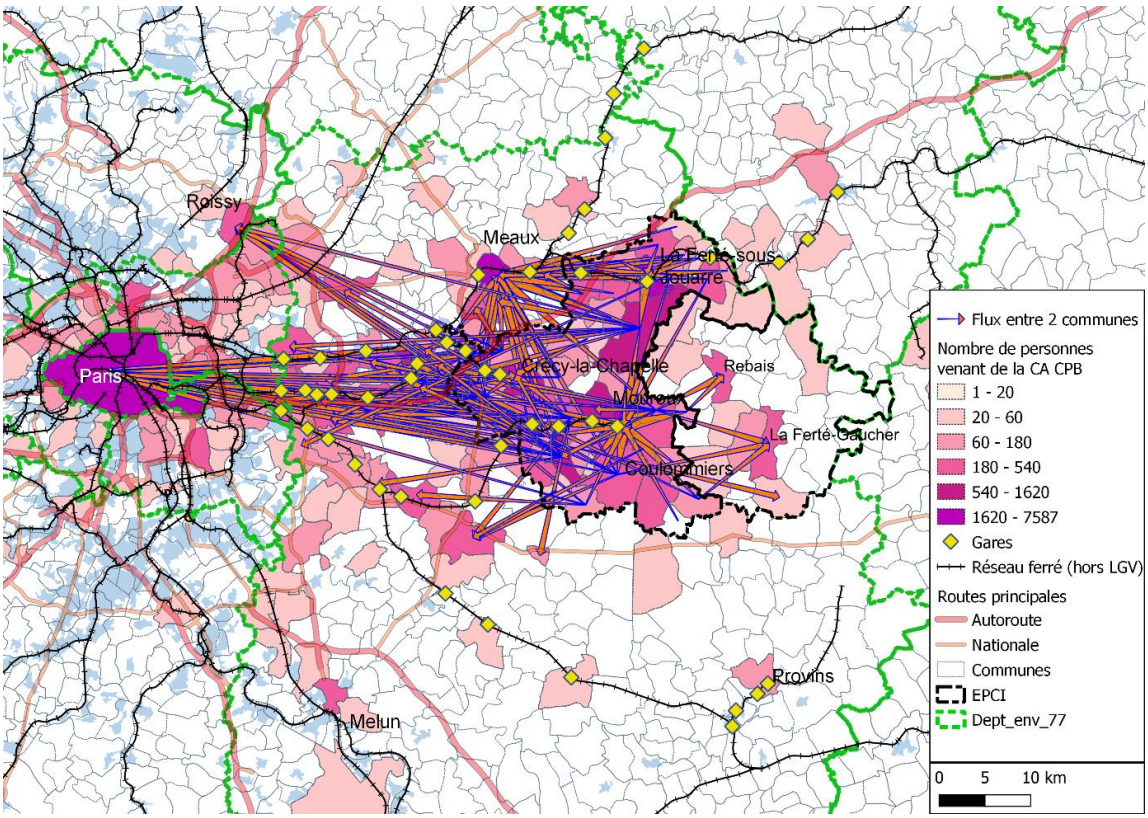


Figure 28 : Flux en voiture depuis les autres communes principales de la CA CPB
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

Pour les trajets issus des autres communes de la CA CPB, on observe les mêmes types de flux, essentiellement dans l'intercommunalité et vers l'ouest du département. Au sein de l'intercommunalité, on observe une séparation nette entre le nord autour de La Ferté-sous-Jouarre et le sud autour de Coulommiers et Crécy-La-Chapelle. Les flux vers l'est à destination de Rebais et La Ferté-sous-Jouarre sont issus de communes proches de Coulommiers.

- Flux en transports en commun

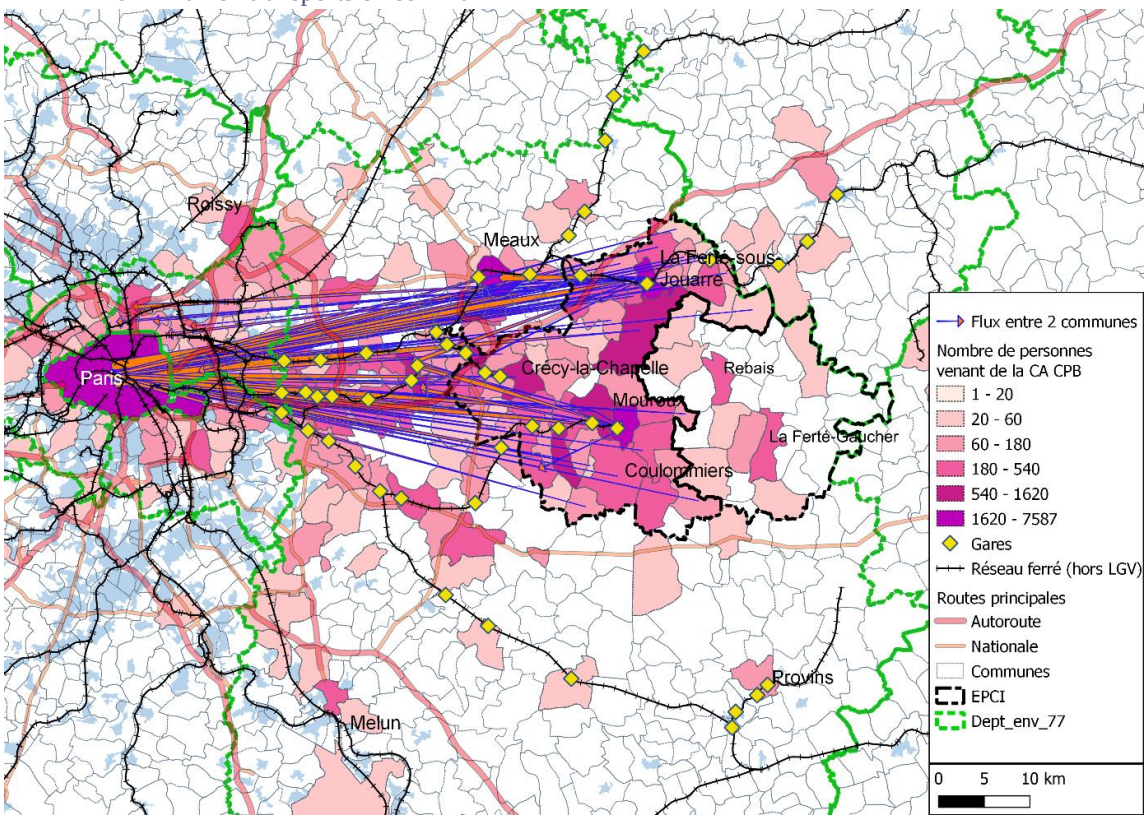


Figure 29 : Flux en transports en commun depuis les communes de la CA CPB
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

Les flux en transports en commun présentent un tout autre aspect que ceux en voiture : l'essentiel des trajets sont à destination de Paris et, dans une moindre mesure, de Marne-la-Vallée – Chessy.

- Origines des personnes travaillant dans la CA CPB

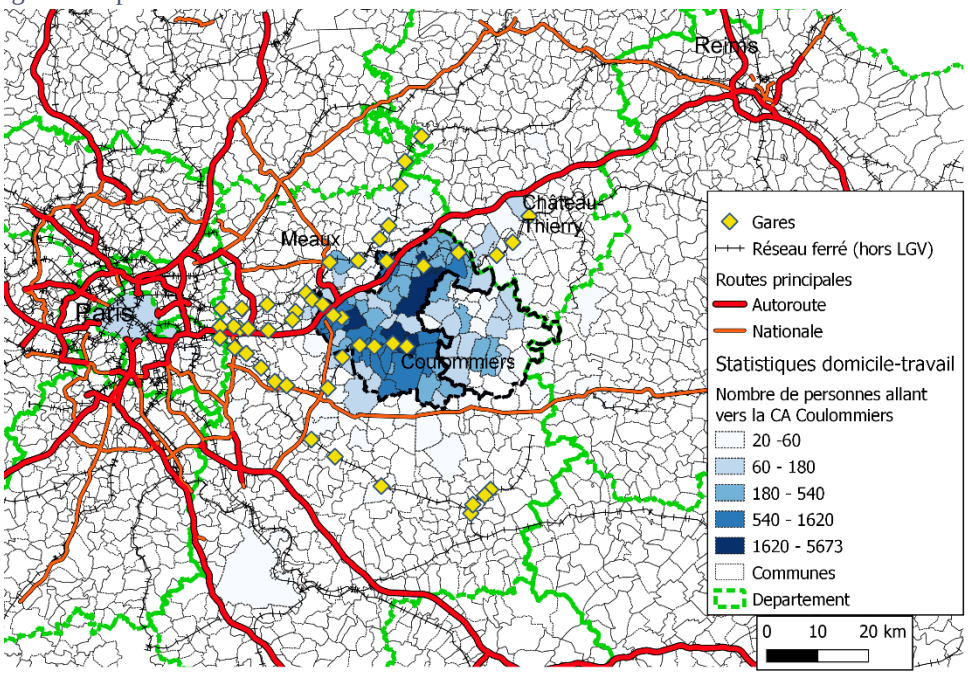


Figure 30 : Origne des personnes travaillant dans la CA CPB
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

L'essentiel des actifs travaillants dans la CA CPB viennent du territoire et de la CC2M voisine. Le territoire est attractif puisqu'il accueille 47 800 actifs pour 40369 actifs vivant sur le territoire.

2.7.4.2 Flux de la CC des Deux Morin

- Destinations des habitants de la CC2M
  - Communes destination

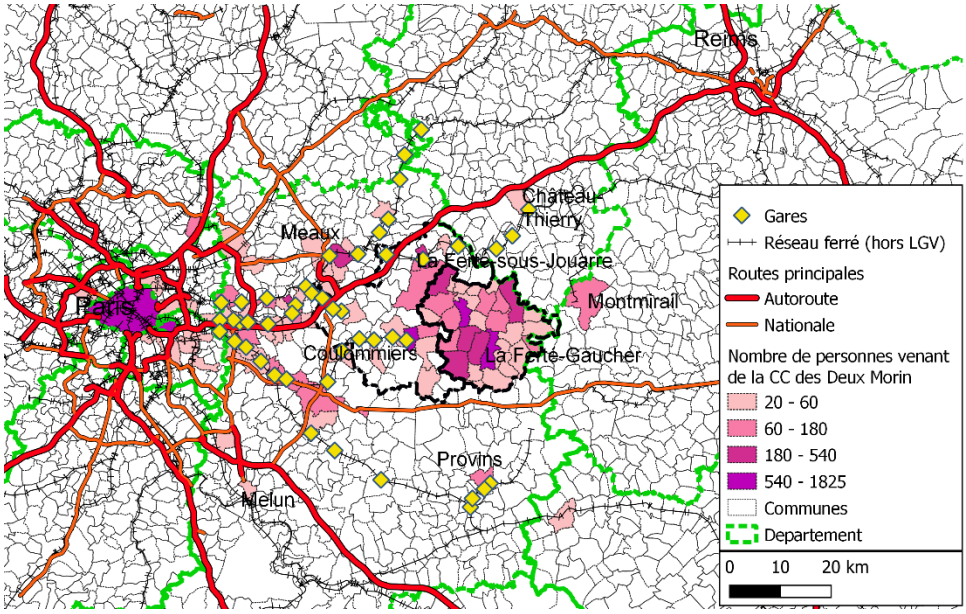


Figure 31 : Destinations de travail des habitants de la CC2M
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

Les 71 % des actifs (Tableau 5) de la CC2M qui travaillent hors du territoire vont essentiellement vers Coulommiers, Paris et Meaux.

Tableau 9 : Principales destinations des actifs de la CC2M

Ville destination depuis la CC2M	Nombre de trajets	%
Coulommiers	1441	12,58 %
La Ferté-Gaucher	1005	8,78 %
Paris	869	7,58 %
Meaux	525	4,58 %
Rebais	484	4,22 %
Jouy-sur-Morin	241	2,10 %

- Flux en voiture

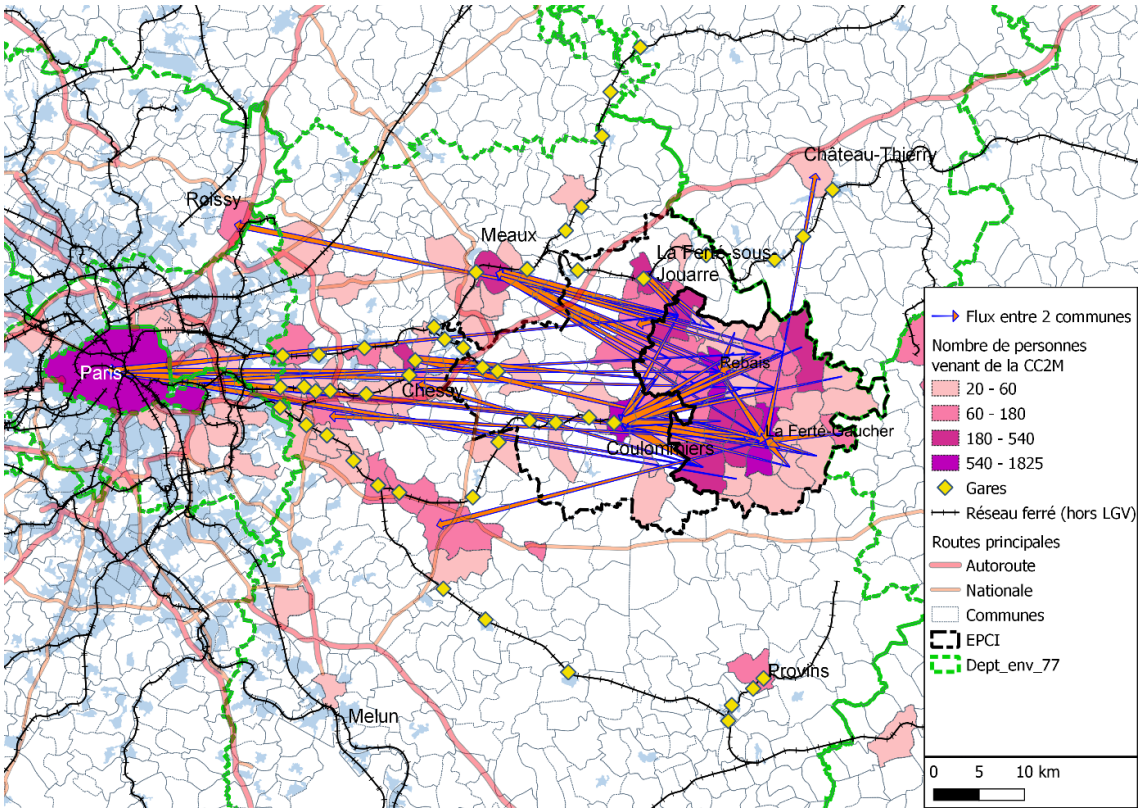


Figure 32 : Flux en voiture depuis les communes de la CC2M
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

- Flux en transports en commun

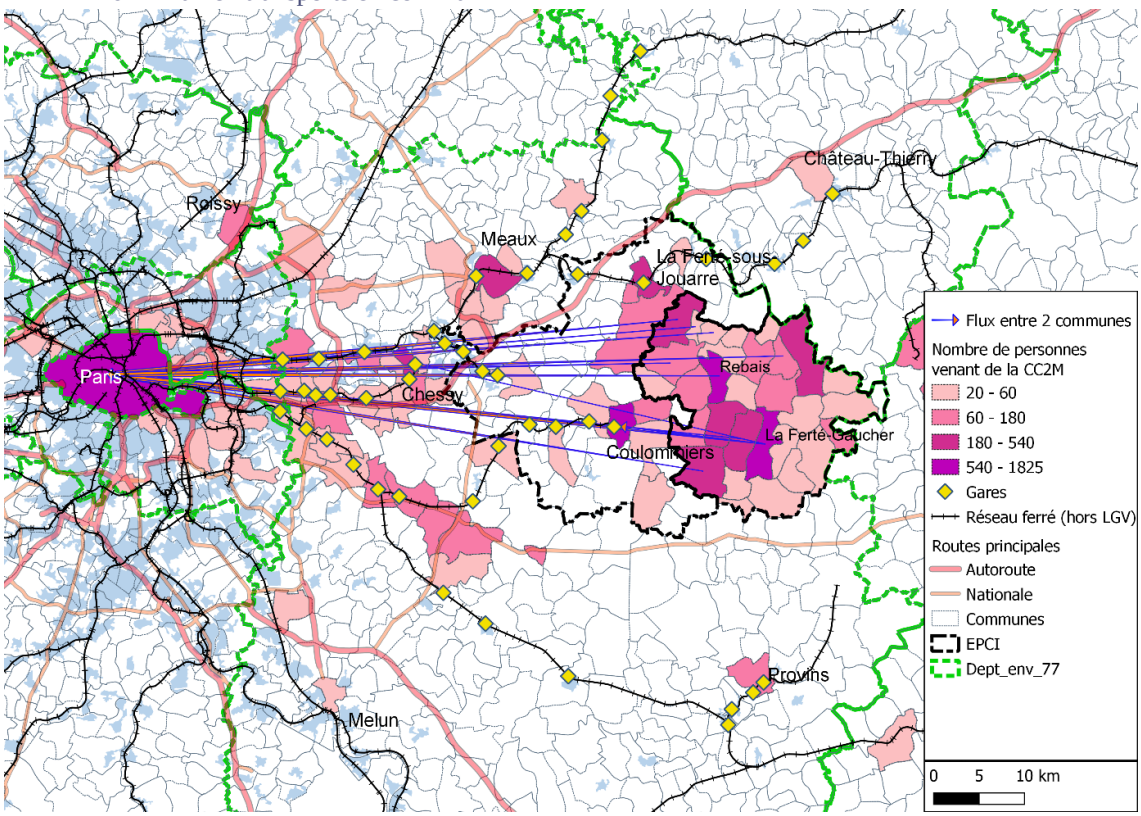


Figure 33 : Flux en transports en commun depuis les communes de la CC2M

Mobilité durable dans les territoires peu denses de Seine-et-Marne

(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

Les cartes de flux pour la CC2M sont moins dispersées que pour la CA CPB car nous avons conservé le seuil de 20 trajets significatifs et que le nombre d'actifs est près de quatre fois plus faible.

Pour les trajets en voiture on constate la forte attractivité de Coulommiers et de Meaux.
Pour les trajets en transports en commun, les seuls trajets significatifs pour une commune origine sont à destination de Paris. La CC2M étant plus éloignée du centre de la métropole et moins desservie par les transports en commun que la CA CPB, il est logique que les déplacements domicile-travail vers Paris et la petite couronne soient moins nombreux.

- Origines des personnes travaillant dans la CC2M

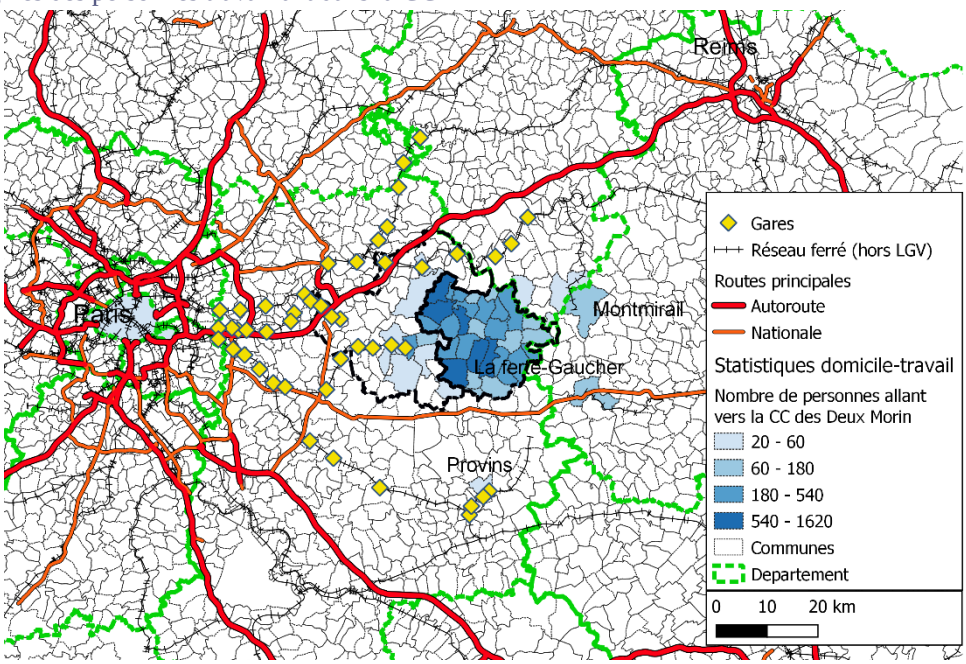


Figure 34 : Origines des personnes travaillant dans la CC2M
(Cerema / Sources : INSEE 2017 – IDFM – IGN)

L'essentiel des actifs travaillants dans la CC2M viennent du territoire, de la CA CPB voisine et de communes proches dans le département voisin, la Marne.
Le territoire est relativement attractif puisqu'il accueille 13 480 actifs pour 11 470 actifs vivant sur le territoire.

2.8 Impact du Covid sur la mobilité et perspectives

Réaliser une étude de mobilité en 2021 s'avère un exercice délicat : depuis début 2020 le virus Covid 19 a plus bouleversé les modes de vie et les mobilités que des années de politiques publiques. Les données sur les déplacements présentées précédemment datent d'une autre époque, avant la crise qui a remis en question des certitudes établies et des tendances linéaires. L'objet de cette partie est de faire l'état des lieux des impacts à court terme sur la mobilité et d'esquisser les orientations possibles à plus long terme.

2.8.1 Impacts à court terme

Le premier impact de l'épidémie a été une chute des déplacements lors des confinements et le développement massif du télétravail qui était marginal auparavant

Une enquête réalisée par l'OMNIL et Île-de-France Mobilités[1] en janvier-février a montré les évolutions suivantes :

- Une baisse de 22% des déplacements tous modes confondus (34 millions au lieu de 43 millions avant la crise sanitaire – EGT2018) ;
- Une baisse de 40 % de déplacements utilisant les transports collectifs
- Une baisse de 27 % de déplacements en voiture ;
- 22% des actifs occupés ont télétravaillé un jour donné (33 % des actifs télétravaillant au moins une fois dans la semaine) ;
- Une baisse du nombre de déplacements par personne (3,6 au lieu de 4,1) et du temps passé à se déplacer (69 minutes au lieu de 94).

La part de télétravail est très différente selon les catégories socio-professionnelles : de 43% chez les cadres, 20% pour les professions intermédiaires, 13% chez les employés et 3% pour les ouvriers.

La baisse des déplacements en transports en commun concerne surtout les déplacements depuis la grande couronne vers Paris et la petite couronne, qui concernent les déplacements domicile-travail (les déplacements en transports collectifs en grande couronne étant essentiellement des transports scolaires).

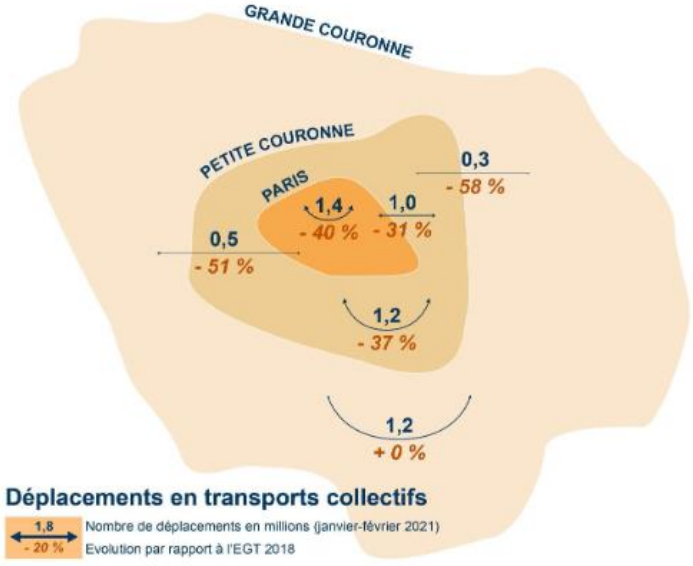


Figure 35 : Baisse de l'usage des transports collectifs selon les territoires (Source IDFM 2021)

[1] Enquête réalisée après le 2ème confinement ; 3900 franciliens questionnés ; https://www.omnil.fr/IMG/pdf/2021_04_26_resultat_covid_jan-fev_2021_vf.pdf

L'Institut Paris Région met en ligne un tableau de bord de la mobilité en Île-de-France qui montre l'évolution de la fréquentation des transports en commun et du covoiturage, ainsi que l'évolution du kilométrage de bouchons et de la pratique du vélo (figure suivante).
Plus d'un an après le début de la pandémie, et après la fin du dernier confinement fin avril 2021, on constate qu'en juin 2021 :

- Le nombre d'usagers des transports en commun remonte progressivement mais reste inférieur de 32% à ce qu'il était début mars 2020 ;
- Le kilométrage de bouchons augmente également et il est supérieur de 39% à ce qu'il était début mars 2020 ;
- Le covoiturage via les plateformes via les plateformes dédiées s'est effondré et redémarre doucement (mais il y a d'autres paramètres que l'épidémie : voir §2.4.1) ;
- La pratique du vélo a fortement augmenté à Paris et dans la petite couronne.

Face au risque de contamination, la recommandation de distanciation physique et du port du masque impacte négativement les transports en commun et le covoiturage au profit de la voiture et, pour les zones urbaines, du vélo.
D'autre part, le télétravail, en réduisant le nombre hebdomadaire de trajets domicile-travail, surenchérit le coût par trajet en transports collectifs avec un abonnement, ce qui peut encourager les possesseurs d'une voiture à l'utiliser plutôt que de souscrire un abonnement.

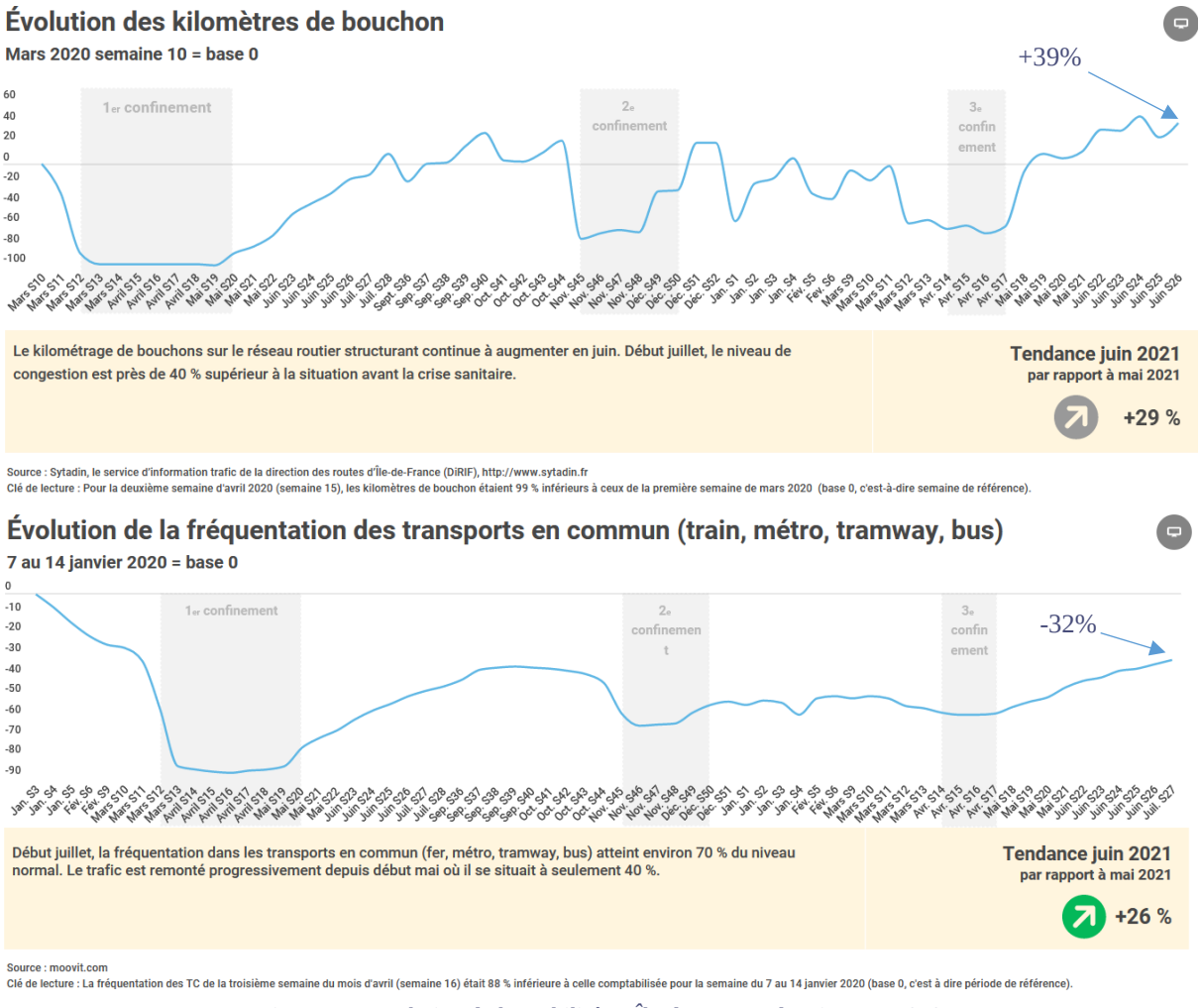


Figure 36 : Evolution de la mobilité en Île-de-France depuis mars 2020
(Source : Institut Paris Région : Tableau de bord de la mobilité en Île-de-France)

2.8.2 Impacts à plus long terme

Une étude d'Île-de-France Mobilités publiée en juin 2021 (IDFM 2021) envisage une baisse de fréquentation des TC de 2 à 6%, en considérant plusieurs scénarios de maintien du télétravail et de baisse d'activité consécutive à la crise sanitaire. Cette baisse toucherait essentiellement le mass transit (train, métro), les heures de pointe et les lignes desservant les secteurs d'emploi tertiaires seront. Toutefois, , l'étude considère que les facteurs de croissance des TC depuis la fin des années 90 (croissance de la population et des emplois tertiaires, développement de l'offre, incitations à réduire la part de la voiture) vont perdurer. Ainsi *le trafic observé sur l'ensemble de l'Île de France avant la crise sanitaire pourrait être de nouveau atteint autour de 2025/2027 (modulé toutefois selon les lignes/périodes comme précisé ci-avant).*

A plus long terme, d'autres modifications structurelles des modes de vie liées à cette crise sanitaire peuvent impacter la mobilité.
L'opportunité du télétravail permet de décorréler son lieu de vie avec le lieu de l'entreprise. A l'extrême, avec 100% de télétravail on peut habiter où l'on veut sur la planète si l'on dispose d'un réseau haut débit. Avec le télétravail partiel, il devient acceptable de s'éloigner davantage de son lieu de travail pour favoriser son cadre de vie ou de prendre un emploi plus éloigné de son habitat sans avoir à déménager : on va compter en temps de transport hebdomadaire plutôt que quotidien. Avec 3 jours de télétravail hebdomadaire, passer 4 heures de transport quotidien pendant 2 jours fait moins de temps que 2h quotidiens pendant 5 jours. Globalement, cela peut conduire à faire remonter les temps et distances de déplacements domicile-travail même avec un niveau élevé de télétravail.

Par ailleurs, les épisodes de confinement ont été très difficiles à vivre dans les petits appartements des territoires urbains les plus denses. La densité de la ville est acceptable par les opportunités qu'elle offre en termes de services, de rencontres, de liberté. Confiné dans un petit espace cela devient une expérience carcérale. Disposer de plus d'espace et d'un petit jardin est devenu une demande forte des urbains. Avec les possibilités offertes par le télétravail, les conditions sont réunies pour accroitre un exode urbain et une augmentation de la pression foncière en grande couronne dans des territoires peu denses. Le télétravail étant accessible majoritairement aux cadres, cela peut conduire à creuser les inégalités.

2.9 Coûts de la mobilité

2.9.1 Coût pour l'usager

- Coût transports en commun – TAD :

- Coût voiture :
    - Possession / entretien
    - Coût / km

C:\Users\dan.magnan\Box\Cerema\3C-Prod_Mob\C3-Politique_services_mobilite\C37-modes_partages\2021-IdF-Cityscoot\Rapport
C:\Users\dan.magnan\Box\Cerema\3C-Prod_Mob\C3-Politique_services_mobilite\C37-modes_partages\2021-IdF-Cityscoot\Documents récoltés\cout tranport

2.9.2 Impacts, coûts sociaux et environnementaux

Sources :

3. GOUVERNANCE DE LA MOBILITE

3.1 Des transports à la mobilité

Les lois de décentralisation MAPTAM de 2014 et NOTRe de 2015 ont modifié l'organisation des transports en France en vigueur depuis la loi LOTI de 1982.
Les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sont devenues des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) avec des compétences élargies aux mobilités actives, partagées, et à la logistique urbaine. La LOM en 2019 a renforcé l'organisation des mobilités sur le territoire en renforçant notamment le couple région / intercommunalité, ces dernières pouvant prendre la compétence mobilité. Cependant l'IdF est un cas particulier et Île-de-France Mobilités est seule AOM.

3.2 Acteurs de la mobilité

3.2.1 Etat

Outre les orientations politiques et législatives, l'Etat gère les grandes infrastructures de transport et le réseau d'autoroutes et de routes nationales. Une grande partie de ces dernières ont été requalifiées en routes départementales et sont donc désormais gérées par les conseils départementaux.

3.2.2 Région - Île-de-France Mobilités

Historiquement Autorité Organisatrice des Transports, la région est désormais Autorité Organisatrice des Mobilités. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) s'appelle désormais Île-de-France Mobilités (IDFM) depuis 2017. Ses membres sont la région et les huit départements.
En plus des transports en commun, Île-de-France Mobilités a en charge la mise en œuvre de la politique régionale des mobilités prenant en compte les problématiques de trafic routier, de covoiturage et autopartage et de développement des mobilités actives.
Cette organisation, qui a précédé la LOM de 2019, fait de l'Île-de-France un cas particulier dans cette loi : la région est seule AOM et les intercommunalités ne pouvaient pas prendre la compétence mobilités.
Cependant, la prise en compte de la mobilité dans les zones périphériques et peu denses de l'Île-de-France reste insuffisante, l'activité majeure d'Île-de-France Mobilités portant sur Paris et la première couronne sur lesquels le réseau de transports en commun est dense.
La carte du réseau de transport d'Île-de-France ci-dessous montre la part marginale que représentent nos deux territoires dans ce réseau.

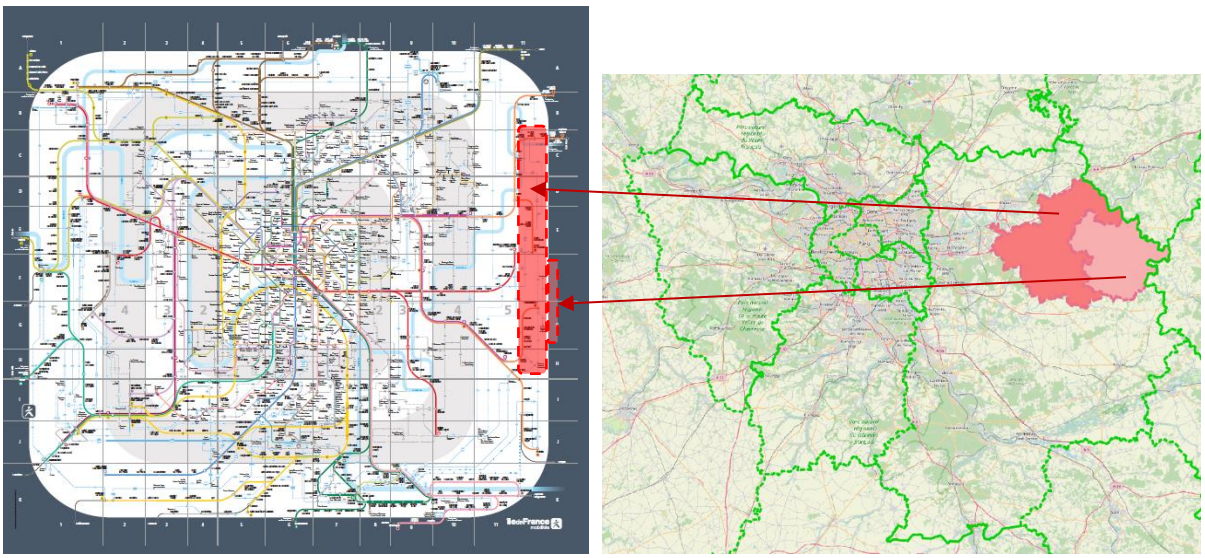


Figure 37 - La place des deux EPCI dans le réseau de transport d'île-de-France est marginale

Le soutien au covoiturage courte distance depuis 2017 et le développement de réseaux de TAD en grande couronne montre la volonté de la région d'apporter des solutions sur ces territoires.
Pour le covoiturage cependant, le financement des trajets réalisés via des plateformes s'est fait sans impliquer les territoires et donc sans relais de communication sur le terrain.

Le Plan de Déplacement Urbain d'IDF, approuvé en juin 2014, couvre la période 2010-2020 et fixe le cadre des politiques de déplacement à mettre en œuvre.
Le PDUIF prévoit notamment l'obligation pour les communautés d'agglomération de réaliser un Plan Local de Déplacement (devenu depuis la LOM Plan Local de Mobilité).

La région Île-de-France a lancé en 2017 un plan vélo visant à développer l'usage du vélo au quotidien doté de 100 M€ jusqu'en 2021. N'exerçant pas de compétence voirie, la région finance jusqu'à 50% les projets d'aménagements cyclables portés par les collectivités locales qui ont cette compétence voirie :

- Département sur les routes départementales hors agglomération
- Intercommunalités qui ont cette compétence sur la voirie d'intérêt communautaire
- Communes

Dans un objectif d'aboutir à un réseau cohérent plutôt qu'une accumulation de tronçons discontinus, le taux maximum de subvention est obtenu sous condition de l'intégration du projet à un schéma directeur cyclable prenant en compte tous les éléments du « système vélo » (voies, stationnement, entretien…). Les aménagements à vocation touristique ne sont pas subventionnés.
(IdF Plan vélo)

3.2.3 Conseil Départemental

Les départements n'ont pas de compétences directes liées à la mobilité. En revanche, ils gèrent le réseau des routes départementales (hors agglomérations) et les transports scolaires pour les collégiens. De par leur compétence sur le social, les départements peuvent contribuer à agir pour réduire la précarité de mobilité et développer des transports solidaires.
La Seine-et-Marne, département le plus étendu de la région, gère ainsi 4 321 km de routes départementales, le réseau le plus important d'Île-de-France. Les routes départementales sont sous la responsabilité du département hors agglomérations.
Comme nous l'avons vu précédemment ce département contrasté présente des problématiques de mobilité et de précarité de mobilité en particulier dans les zones peu denses. De par ses prérogatives dans le secteur social, le

conseil départemental est ainsi amené à contribuer également financièrement au réseau de bus « Seine-et-Marne Express » et au service de TAD Proxi'bus de la CC2M.

3.2.4 Intercommunalités et communes

Les intercommunalités tendent à devenir l'échelon local majeur au fil des évolutions législatives (lois MAPTAM, NOTRE, LOM) à la place des communes et des syndicats intercommunaux spécifiques à un domaine.
Cependant, comme indiqué précédemment, l'Île-de-France est traitée à part dans la LOM, seul Île-de-France Mobilités est AOM et les intercommunalités ne peuvent prendre la compétence mobilité. Les communautés d'agglomération et communautés urbaines doivent en revanche établir un Plan Local de Mobilité (PLM) à faire valider par Île-de-France Mobilités. Les communautés de communes n'ont pas de compétence sur la mobilité. Les intercommunalités peuvent cependant contractualiser avec Île-de-France Mobilités pour la mise en place de certains services.
Par ailleurs, dans le cadre du plan vélo régional, elles sont encouragées à établir des schémas directeurs cyclables pour permettre l'obtention du taux maximum de subvention pour la réalisation des aménagements. Mais comme indiqué plus haut, la réalisation des aménagements cyclables est de la responsabilité de la structure qui a compétence voirie sur la voie considérée : le département sur routes départementales hors agglomération, les intercommunalités sur les voiries d'intérêt communautaire, les communes sur le reste.

Nos deux territoires ont des statuts différents :

- CA CPB : communauté d'agglomération qui a la responsabilité d'établir un PLM
  Ce PLM n'a pas encore été lancé par la CA CPB. En revanche un Schéma de développement des liaisons douces a été publié en avril 2021. Il a vocation à être utilisé par les communes pour la réalisation d'aménagements, la CA CPB n'ayant la compétence voirie que sur des portions restreintes, notamment des aires multimodales définies par le schéma départemental.
  La CA CPB gère le TAD de Crécy-la-Chapelle sous délégation d'Île-de-France Mobilités, depuis l'intégration de ce territoire en 2020.
  Un agent de la collectivité exerce la fonction de chargé de mission mobilité à 25% de son temps. Mais il reconnait avoir du mal à situer son rôle et celui de la CA CPB sur le domaine des mobilités, entre Île-de-France Mobilités qui a la compétence entière et les communes qui ont la compétence voirie.

- CC2M : communauté de commune sans obligation
  Bien que n'ayant pas de compétence mobilité, la CC2M a un agent qui exerce la fonction de chargé de mission mobilité à 25% de son temps.
  Ce territoire éloigné des réseaux de transport a été pionnier avec la mise en place d'un service de TAD sous délégation Île-de-France Mobilités et d'un service de transport solidaire pour les seniors entièrement pris en charge.
  La encore, la compétence voirie intercommunale étant réduite, la collectivité n'a pas de projets d'infrastructures. Le vélo n'y est pas pour l'instant considéré comme un mode de déplacement réaliste et aucun schéma directeur cyclable n'est prévu.

Les deux chargés de missions interrogés soulignent la difficulté d'agir sur la mobilité sans cette compétence et le manque de concertation avec Île-de-France Mobilités qui ne prend pas assez en compte les territoires peu denses.

3.2.5 Opérateurs

3.2.6 Associations – plateformes

Wimoov
Croix-Rouge…

3.3 Gouvernance

Malgré les évolutions législatives, la gouvernance de la mobilité sur les territoires reste complexe.
Pour les aménagements cyclables par exemple, la coordination entre le plan régional, les schémas départementaux et intercommunaux, et les structures compétentes sur les différentes voiries (départements, intercommunalités, communes) ne facilite pas la réalisation des projets.

Le cas particulier de l'IDF, avec la centralisation de la compétence par Île-de-France Mobilités, est insatisfaisant pour les collectivités locales et notamment pour les territoires peu denses qui se sentent en marge et peu pris en compte dans leur spécificité.

4. PRECONISATIONS POUR UNE MOBILITE INCLUSIVE ET DURABLE

4.1 Facteurs de changement vers des alternatives à la voiture

Après avoir fait une analyse de la mobilité sur un territoire et avant de mettre en œuvre un politique de mobilité, il convient d'évaluer les leviers d'action sur les choix modaux des habitants pour leurs déplacements.
L'institut Paris Région a produit en 2020 un document de synthèse des connaissances scientifiques sur les Déterminants du choix modal (Institut Paris Région 2020, Déterminants du choix modal).
Si des critères rationnels tels que le temps de trajet et le coût ont une importance majeure, il apparait que, d'autres paramètres liés à l'urbanisme, la psychologie, les valeurs, les modes de vie et les caractéristiques individuelles jouent un grand rôle.

4.1.1 Temps

- Temps de trajet
- Temps généralisé

4.1.2 Coût

4.1.3 Connaissance des alternatives

4.2 Favoriser les alternatives

5. ANNEXES

5.1 Annexe 1 : Grille communale de densité

Source : INSEE 2021 : https://www.insee.fr/fr/information/2114627
Pour prendre en compte la population communale et sa répartition dans l'espace, la grille communale de densité s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. C'est l'importance de ces zones agglomérées au sein des communes qui va permettre de les caractériser (et non la densité communale habituelle). Cette classification reprend les travaux d'Eurostat, adaptés au contexte français par l'Insee en introduisant une finesse supplémentaire pour les territoires faiblement peuplés, plus fréquents en France que dans d'autres pays européens. Cette typologie distingue les communes en fonction de leur degré d'urbanisation et les classe selon quatre degrés de densité.
A partir de carreaux de 1 km de côté, on forme des **mailles urbaines**, agrégations de carreaux contigus qui remplissent deux conditions : une densité de population au carreau d'au moins 300 habitants par km² et un minimum de 5 000 habitants après agrégation.
Pour définir **l'urbain dense**, on forme ensuite des mailles urbaines denses qui remplissent deux conditions : une densité de population au carreau d'au moins 1 500 habitants par km² et un minimum de 50 000 habitants après agrégation.
Cette typologie européenne est complétée par la définition de **mailles peu denses** qui remplissent deux conditions : une densité de population au carreau d'au moins 25 habitants au km² et un minimum de 3 000 habitants après agrégation.
Les autres carreaux sont considérés comme **très peu denses**.
Chaque commune (ou ensemble supra-communal) est ensuite classée selon la part majoritaire de sa population vivant dans l'un des 4 types de carreaux. La typologie de l'Insee complète ainsi la nomenclature européenne avec quatre niveaux de densité :

- les communes densément peuplées ;
- les communes de densité intermédiaire ;
- les communes peu denses ;
- les communes très peu denses

5.2 Bibliographie

Pour citer un ouvrage
(auteur) Nom, Prénom. *Titre de l'ouvrage.* Lieu d'édition. Éditeur, année de publication, nombre de pages.
Pour citer un article papier
« Titre de l'article », *Titre de la revue*, année de publication/numéro de tome (si numérotation annuelle, ex : 2012/4) ou numéro continu (ex : n° 100), p. xx-xx
Pour citer un article disponible en ligne
« Titre de l'article », *Titre de la revue*, année de publication/numéro de tome (si numérotation annuelle, ex : 2012/4) ou numéro continu (ex : n° 100), p. xx-xx. DOI s'il s'agit d'un article scientifique qui en dispose. URL : lien vers la page
Pour citer un site web
(auteur) Nom, Prénom. *Titre de la page web ou du site web consulté.* DOI s'il s'agit d'un article scientifique qui en dispose. URL : lien vers la page, [consulté le jj/mm/aaaa]
Pour citer une base de données

CC des Deux Morins https://www.cc2morin.fr

Conseil départemental de Seine-et-Marne : https://seine-et-marne.fr

IDFM 2021, Simulations réalisées par Île-de-France Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire, juin 2021, https://www.omnil.fr/spip.php?article262

IdF Plan vélo régional : https://www.iledefrance.fr/plan-velo-regional-un-soutien-complet-de-la-voirie-aux-services-innovants

IGN

INSEE

Institut Paris Région : Tableau de bord de la mobilité en Île-de-France (https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/deplacements/tableau-de-bord-de-la-mobilite-en-ile-de-france/ [consulté en août 2021]

MODUS

- Simulateur : https://ssm-ecologie.shinyapps.io/IsochronesModus/
- Article DRIEAT (avril 2021) : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/isochrones-modus-une-application-de-vision-a5951.html

Observatoire des Territoires

Registre de preuves de covoiturage

5.3 Glossaire

AOM : Autorité organisatrice des mobilités
AOT : Autorité organisatrice destransports
DtecTV : Cerema, Direction technique Territoires & ville
DtecREM : Cerema, Direction technique Risque, eau et mer
DtecITM : Cerema, Direction technique Infrastructures, transport & matériaux
LOM : Loi d'orientation des mobilités
LOTI : Loi d'Organisation des Transports Intérieurs
(loi) MAPTAM : Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
(loi) NOTRe : Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex -
Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30 – **www.cerema.fr**