

Les modes de transport sur le territoire de Grand Paris Sud Est Avenir

L'Observatoire

JUIN 2021

Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA) a la particularité de compter une densité de population très hétérogène, avec des parties de territoire très urbaines et d'autres plus rurales. **La répartition des transports collectifs suit la même logique** : le réseau existant et les projets sont concentrés sur le nord-ouest. En répercussion, la voiture s'avère très utilisée sur GPSEA puisque 47 % des actifs y ont recours pour se rendre sur leur lieu de travail.

Conscient de ces enjeux de mobilité, GPSEA a souhaité mettre en œuvre, dans le cadre de sa compétence « transports et déplacements », **un Plan Local de Mobilité (PLM)**. En cours de finalisation, il est le premier PLM du Val-de-Marne depuis la création des établissements publics territoriaux. Il a pour objet de préciser localement les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les 5 ans pour le territoire et ses communes dans un objectif général de développement durable.

Dans ce contexte, la présente publication dresse **un panorama de l'utilisation de différents moyens de transports** sur le territoire. Elle montre en quelques chiffres-clés l'utilisation très répandue de la voiture, l'importance des transports collectifs pour les plus urbains et l'usage limité mais croissant du vélo.



47 %

des actifs utilisent la voiture



20

millions de voyageurs en transports collectifs



3

grands projets structurants de transports collectifs

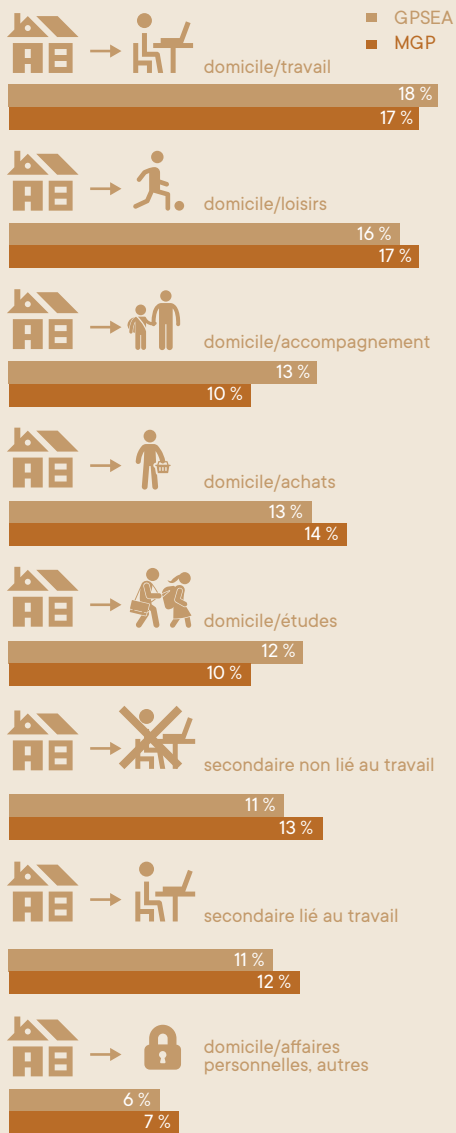


250 km

de voies cyclables

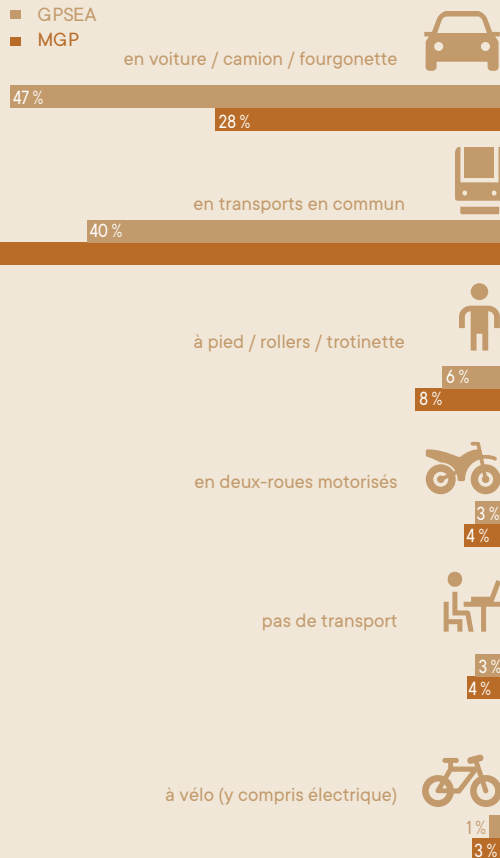
Les chiffres clés

Mobilité des résidents par motif



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Transport des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail



Source : INSEE 2017



CLÉ DE LECTURE

Les déplacements comptabilisés sont réalisés un jour de semaine, sur le territoire ou en dehors par les résidents de GPSEA. 18 % des déplacements des résidents concernent le trajet domicile / travail. 40 % des actifs* de 15 ans et plus du territoire se déplacent en transports en commun.

L'ANALYSE



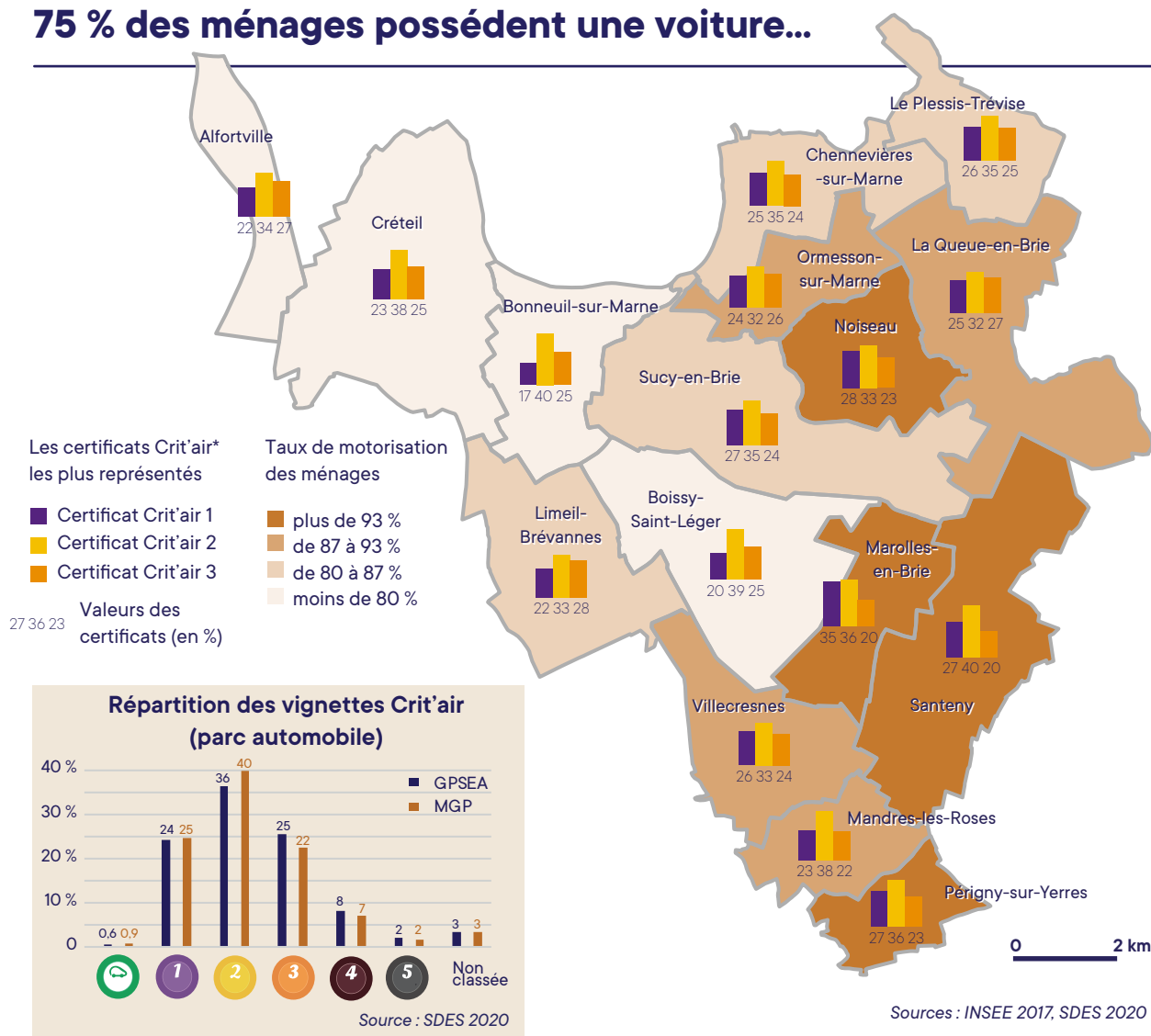
Même si les déplacements domicile/travail sont les plus importants, ils ne représentent qu'une part limitée de l'ensemble des déplacements (29% en y ajoutant les déplacements secondaires qui y sont liés).

Grand Paris Sud Est Avenir est un territoire où la voiture est fortement utilisée pour se déplacer puisque 47 % des actifs l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail. Toutefois, en 2007, ils étaient 50 % à utiliser leur voiture, la tendance est donc à la baisse. Les transports en communs étaient empruntés à 36 % en 2007 et le sont à 40 % en 2017.

Les déplacements doux* ne sont utilisés qu'à 10 % mais il est possible que des habitudes prises par les actifs pendant la pandémie amènent à changer l'évolution de ces modes de déplacement.

*définition p.9

75 % des ménages possèdent une voiture...



CLÉ DE LECTURE

75 % des ménages de GPSEA possèdent au moins une voiture, contre 54% des ménages de la MGP.

Les ménages de la commune de Santeny sont plus de 93 % à posséder au moins une voiture et parmi elles 40 % ont un certificat Crit'air 2.



L'ANALYSE

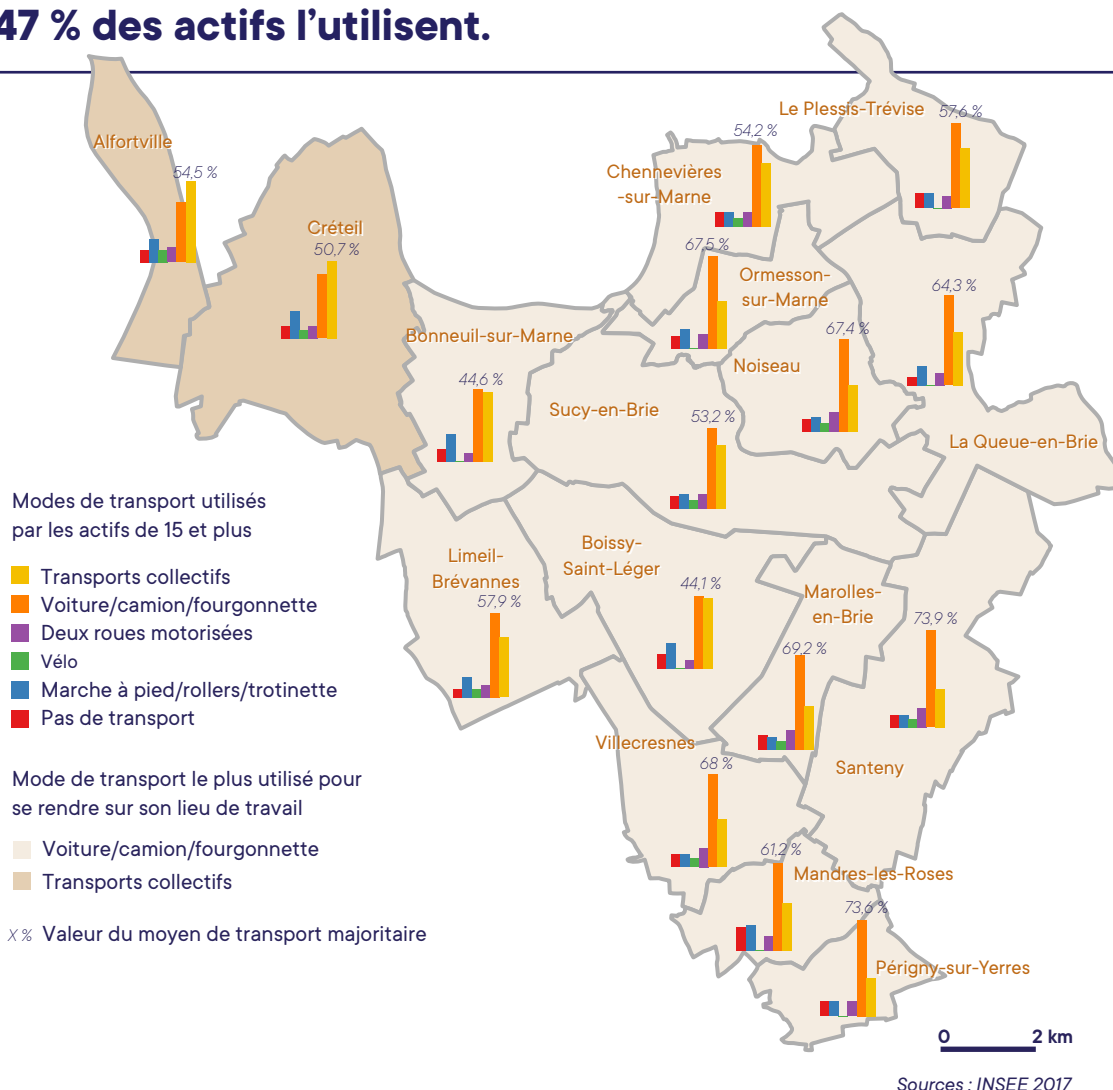
L'équipement en voiture des ménages diminue très progressivement. Il passe de 77 % en 2007 à 75 % en 2017 (de 58 % à 54 % sur la MGP). Sur le territoire de GPSEA il y a une différence importante entre la commune d'Alfortville, très fortement urbanisée, qui compte 62 % de ménages motorisés et la commune de Marolles-en-Brie, plus rurale, qui compte quant à elle 94 % de ménages motorisés. Aussi, 33% des ménages motorisés ont plus d'une voiture contre 22% des ménages métropolitains.

Dans le but de protéger les habitants des villes et métropoles où la pollution de l'air est importante, **des Zones à Faible Émissions ont été créées.** Dans le périmètre d'une ZFE, seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat Crit'Air) ont le droit d'y circuler. Aujourd'hui, seulement 24,6 % des véhicules émettent le moins de pollution (Crit'air 1 ou Crit'air E) sur GPSEA.

La ZFE de la MGP, compte 77 communes sur 131, dont 1 sur GPSEA (Alfortville). Le parc automobile roulant à l'énergie fossile représente presque 3 millions de véhicules sur la MGP et 160 000 sur GPSEA. L'objectif, de la MGP, étant en 2030 d'atteindre 100% de véhicules propres. A ce jour, à GPSEA, seuls 934 automobiles sont concernées. **Les communes du sud du territoire sont les mieux dotées en véhicules plus «propres».**

*définition p.9

... et 47 % des actifs l'utilisent.



CLÉ DE LECTURE

GPSEA est un territoire où les actifs occupés de 15 ans ou plus se déplacent en majorité en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. En effet, 47% d'entre eux sont concernés contre 28% pour l'ensemble des actifs métropolitains.

Seules 2 communes ont les transports en commun comme moyen de transports majoritaires : Alfortville (54,5 %) et Créteil (50,7 %).



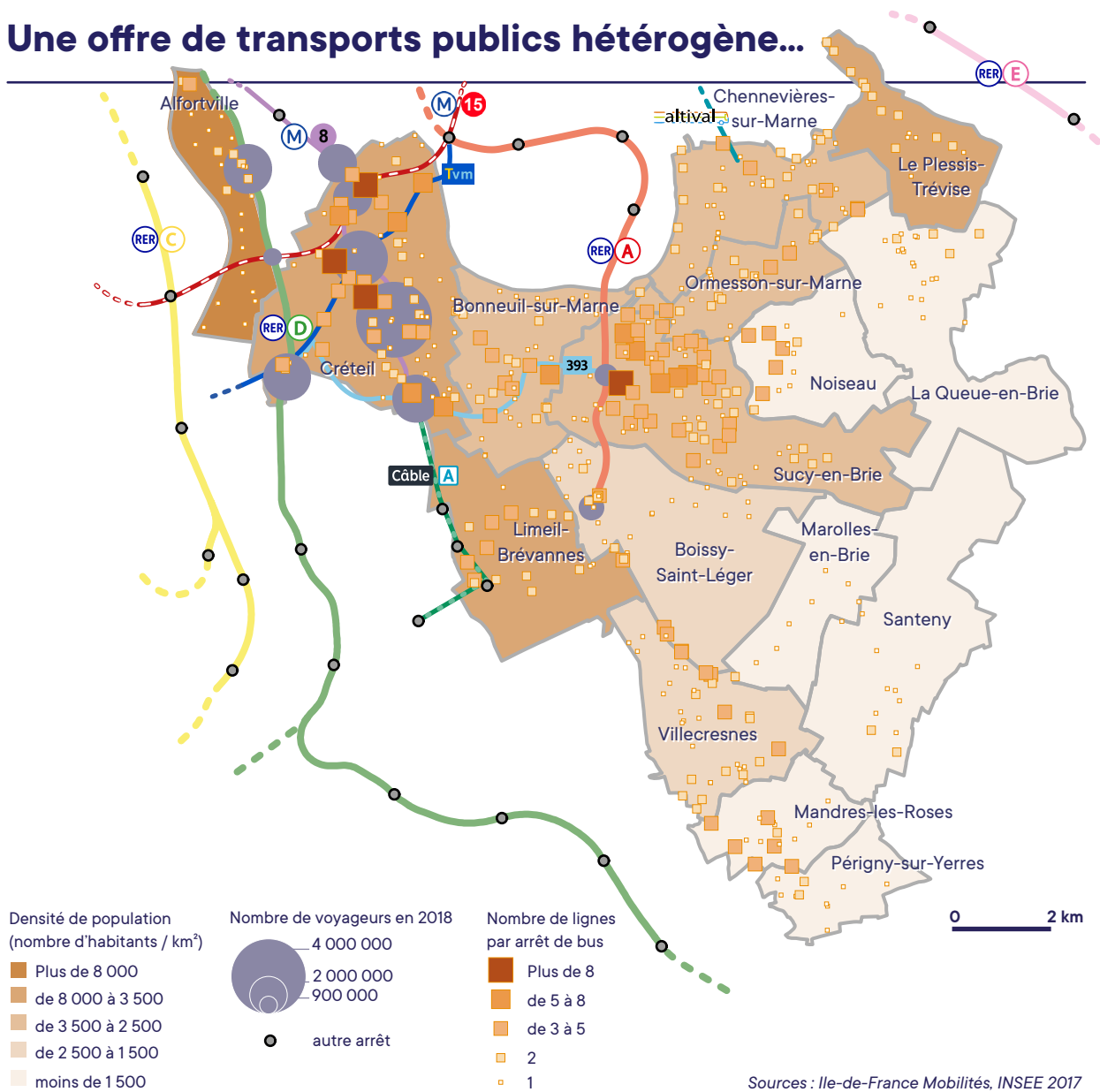
L'ANALYSE

La forme des villes et la configuration des réseaux de transports sont déterminants dans la manière de se déplacer. Les actifs parisiens sont 65 % à se déplacer en transports en commun mais plus on s'éloigne de la capitale, plus la voiture supplante ces modes de transport, même sur des distances domicile-travail très courtes.

En effet, en petite couronne (départements limitrophes de Paris), 25 % des actifs parcourant moins d'un kilomètre pour se rendre au travail utilisent la voiture, contre 59 % en grande couronne (reste de l'Île-de-France).

L'environnement urbain très dense sur les communes d'Alfortville et Créteil explique la plus grande part d'actifs qui prennent les transports en commun. A l'inverse, les **communes du sud du territoire** sont bien moins desservies par ces modes de transport et la **voiture est encore présente à plus de 60%** (jusqu'à 74 % pour la commune de Santeny).

Une offre de transports publics hétérogène...



CLÉ DE LECTURE

Alfortville compte plus de 8 000 habitants par km². Elle est longée par le RER D à l'est et traversée par la future ligne de métro 15 au sud. Hormis au nord de la commune, très peu d'arrêts de bus sont desservis par plus d'une ligne de bus.



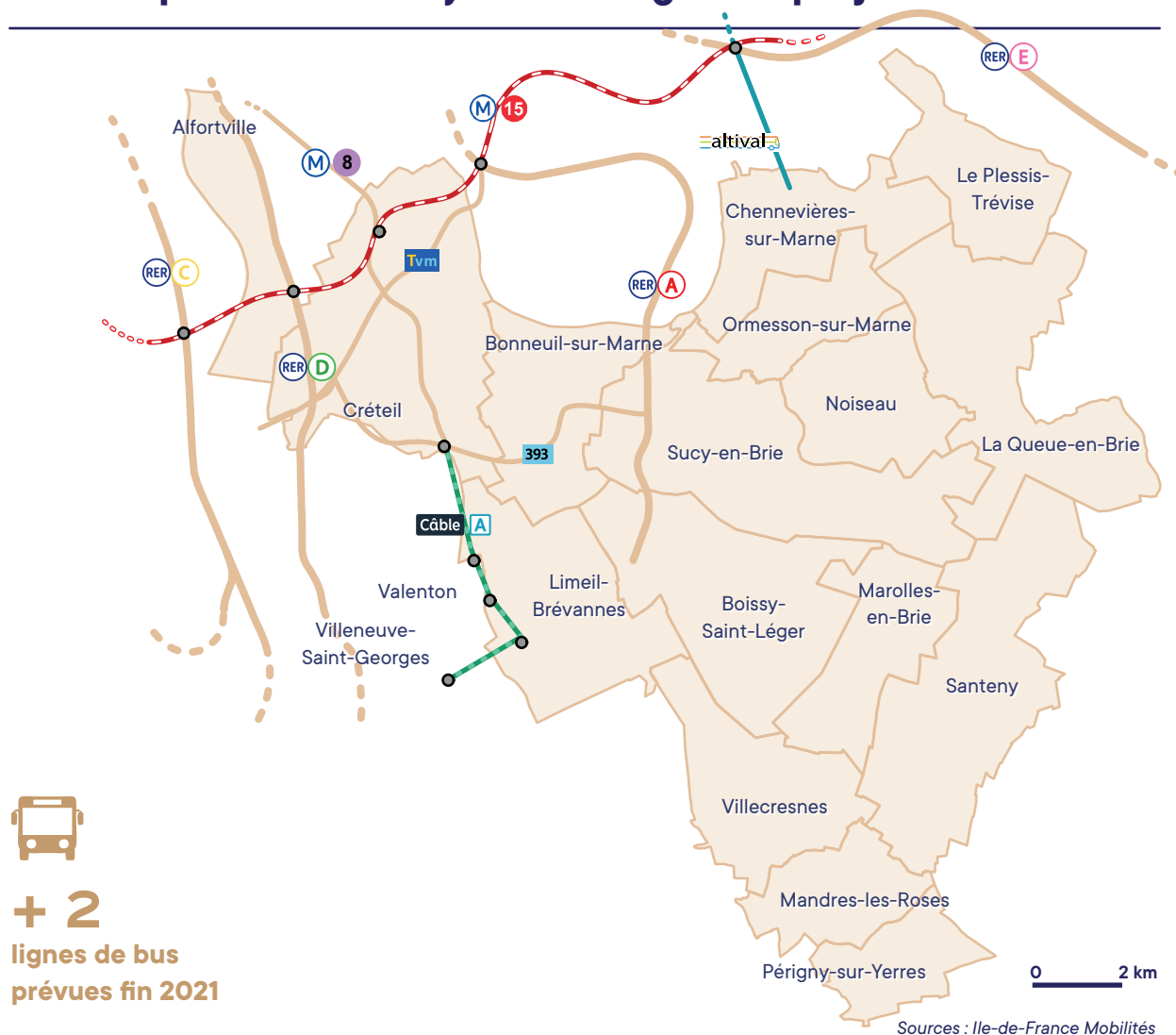
L'ANALYSE

Le recours massif aux transports en commun est très spécifique à l'aire d'attraction de Paris, Alfortville et Créteil ont chacune 1/3 de leurs actifs qui y travaillent. C'est un **mode de transport caractéristique des zones urbanisées**. Les axes de transports ferrés plus rapides sont concentrés sur le nord ouest du territoire. **Leurs gares ont accueilli 20 millions de voyageurs en 2018**, soit 4% (hors Paris) des voyageurs de la MGP.

Le réseau de bus est quant à lui très dense au centre du territoire, notamment sur la commune de Sucy-en-Brie (le réseau SITUS fut historiquement créé par la commune en 1965), avec de nombreuses lignes qui desservent les abords de la gare de RER Sucy-Bonneuil. Le long de la ligne de métro 8 à Créteil les lignes de bus sont également nombreuses : la commune est un pôle d'échanges important. Au total, GPSEA compte 48 lignes de bus sur son territoire.

Cependant des communes comme La Queue-en-Brie, Santeny ou Marolles comptent très peu d'offres. Cela n'est pas nécessairement lié à la faible densité de population de la commune puisque Noiseau et Mandres-les-Roses, par exemple, disposent d'une offre plus importante.

... mais qui s'étoffe au rythme des grands projets



+ 2

**lignes de bus
prévues fin 2021**



CLÉ DE LECTURE

Le territoire de GPSEA compte des projets d'envergure sur son territoire : ligne de métro 15 (2 gares), la ligne du Câble A (4 gares) et celle de l'Altival (1 gare). 2 nouvelles lignes de bus verront également le jour à la fin 2021.



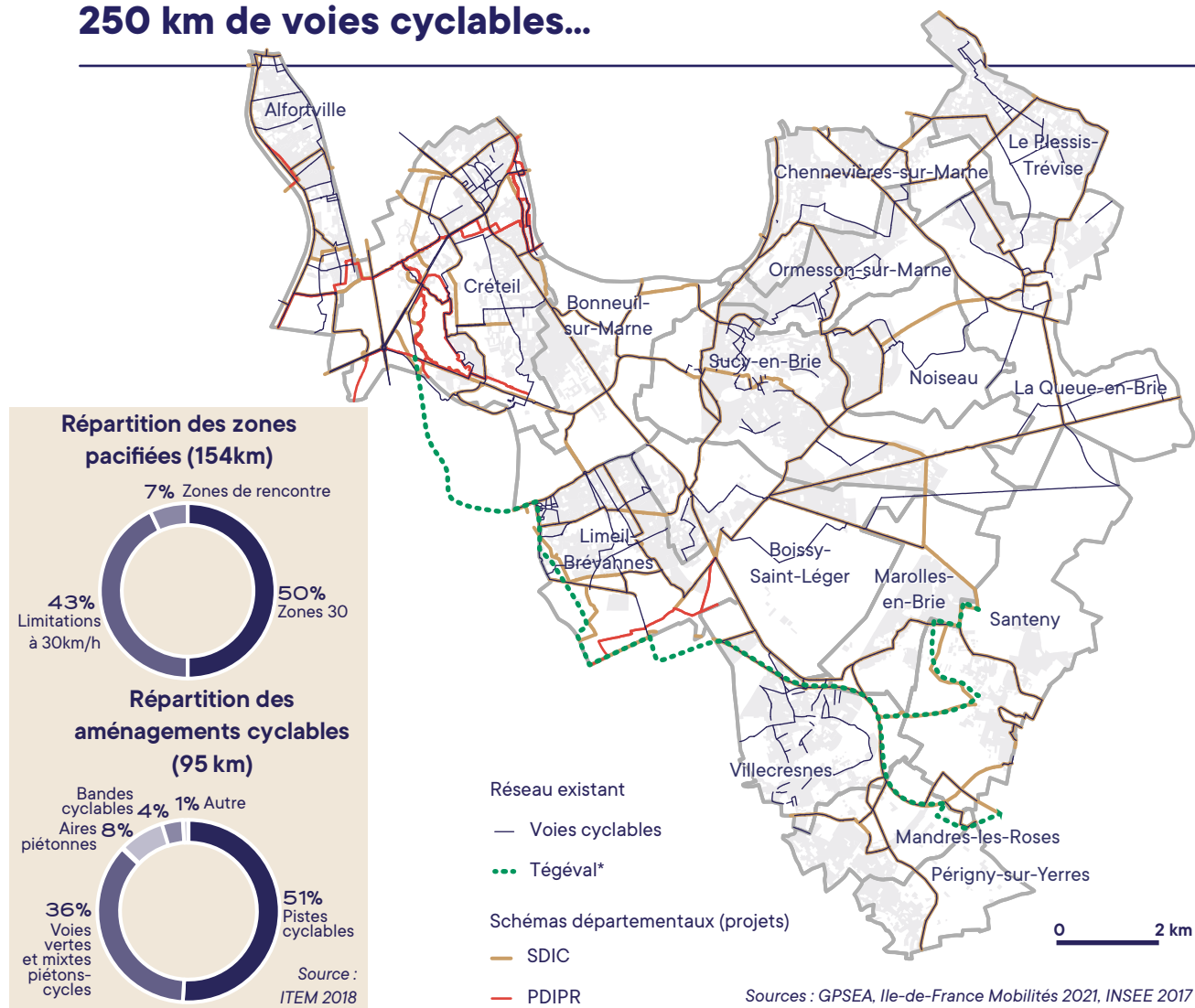
L'ANALYSE

La **future ligne de métro automatique 15** (Grand Paris Express) devrait voir le jour en 2024. Longue de 33 km, elle desservira 16 gares (soit 22 communes) dont 2 sur GPSEA. Ces gares seront connectées avec des lignes de métro, RER, tramway et/ou transports en commun en site propre. Les objectifs sont d'**alléger les autres lignes de transports, de réduire les temps de parcours sur les trajets en périphérie de Paris** et d'améliorer l'accessibilité aux grands équipements régionaux (Hôpital Henri-Mondor à Créteil par exemple).

Le **futur téléphérique urbain Câble A** entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges permettra de **désenclaver une partie de la population de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges**. Haut de 40 mètres, il reliera 5 gares et sera connecté à la ligne 8 du métro. Attendu entre 2024 et 2026, il permettra de desservir directement plus de 20 000 habitants et 6 000 emplois.

Altival est un projet (à l'horizon 2025) **de nouvelle voie réservée aux bus qui facilitera leur circulation vers le métro et les RER du secteur**. Cette liaison structurante pourra ensuite continuer jusqu'au carrefour de Pince-Vent à Ormesson-sur-Marne et jusqu'à Sucy-Bonneuil RER dans une deuxième phase du projet étudiée après la réalisation du premier tronçon.

250 km de voies cyclables...



CLÉ DE LECTURE

Sont entendues par voies cyclables, le regroupement des zones pacifiées* et des aménagements cyclables*, de GPSEA. Elles représentent 250 km répartis de façon plus ou moins homogène sur le territoire.



L'ANALYSE

Près de 25 % de la voirie de GPSEA (en dehors des routes et des sentiers) est aménagée pour la pratique cyclable. 38 % sont des aménagements cyclables. Il est cependant à noter que, parmi ces aménagements, 44 % sont des aires piétonnes et des voies vertes et mixtes piétons-cycles, donc légalement la circulation des vélos doit se faire au pas pour préserver les piétons.

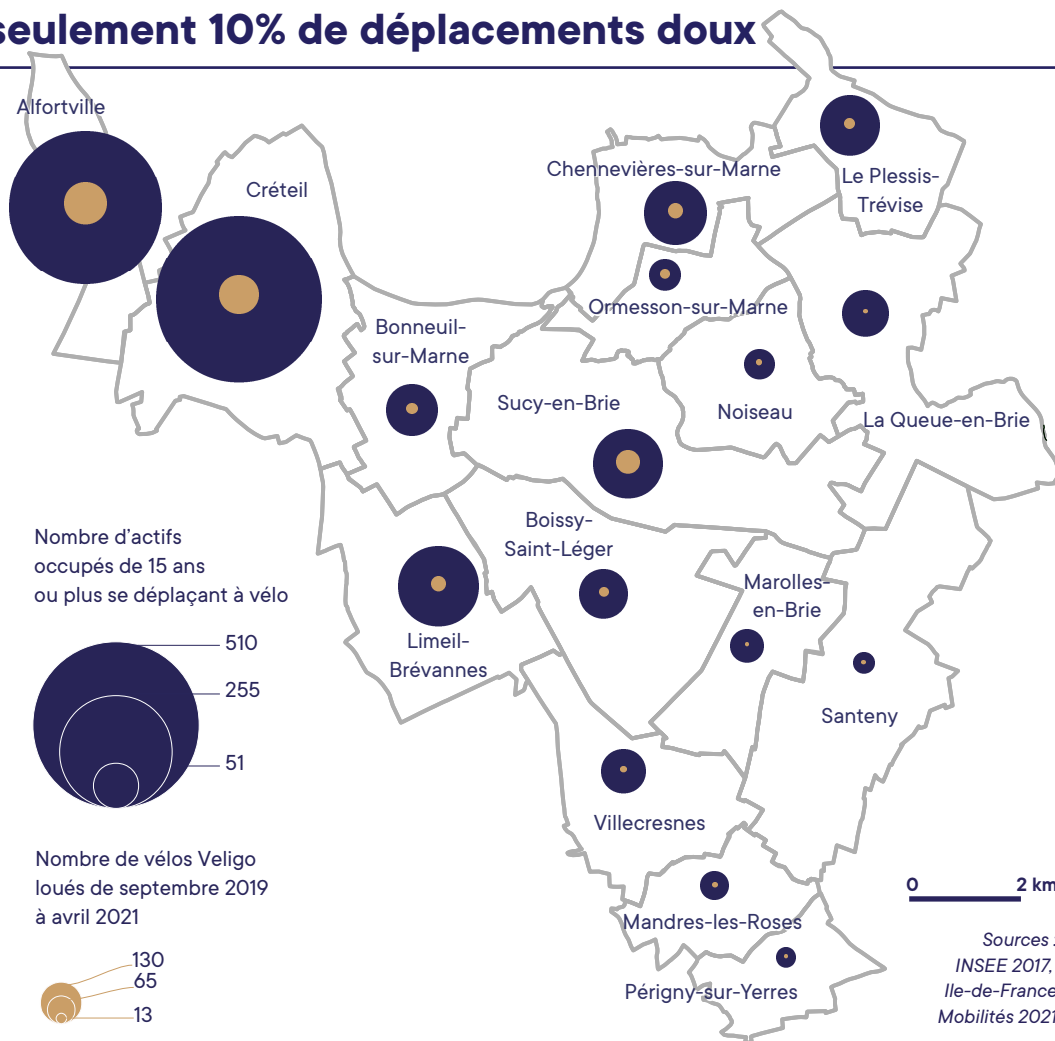
GPSEA s'attelle à travailler sur la continuité des aménagements cyclables, notamment dans le cadre du Plan Vélo qui sera adopté en 2021. Les programmes d'aménagements sont réalisés en lien avec les tracés:

- du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) : le Conseil Départemental du Val-de-Marne subventionne la réalisation d'aménagements cyclables communaux ou intercommunaux. Révisé en 2017, ce schéma marque la volonté de donner au vélo une place significative dans le développement de la mobilité des Val-de-Marnais.

- du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) : il favorise la découverte des sites naturels et des paysages ruraux par la pratique de la randonnée, en garantissant la continuité des itinéraires de randonnée et en assurant la conservation du patrimoine tels que les chemins ruraux.

*définition p.9

... mais seulement 10% de déplacements doux



CLÉ DE LECTURE

Les communes les plus proches de Paris (Alfortville et Créteil) comptent le plus grand nombre d'actifs se déplaçant à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais seulement 10 % des actifs de GPSEA utilisent un mode de déplacement doux*, contre 15 % des actifs métropolitains.



L'ANALYSE

Les dernières données du recensement disponibles font désormais la différence entre les 2 roues : vélos et motos/scooters. Ces chiffres montrent que **les déplacements doux* restent limités**, les habitants et actifs du territoire privilégiant la voiture ou les transports en commun pour se déplacer. Pour encourager ces modes de mobilités et mailler plus finement le territoire, **GPSEA travaille depuis 2018 sur un Plan Local de Mobilité et un Plan Vélo.**

Le Plan Vélo s'appuie sur le réseau existant et le maillage projeté dans les différents documents de planification. Il a vocation, pour faire du vélo **une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courte et moyenne distance**, à constituer l'armature principale du réseau cyclable au niveau intercommunal.

Ce plan est en adéquation avec des orientations nationales et régionales. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 **encourage les modes de déplacement « propres »**. De son côté Île-de-France Mobilités est à l'origine, depuis septembre 2019, du plus grand service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) au monde. De septembre 2019 à avril 2021, 387 Véligos ont été loués sur GPSEA (21 938 sur la MGP).

Les comportements concernant les mobilités douces sont à observer avec attention car la situation pandémique ou les changements d'organisation du travail pourraient **modifier ou accélérer des tendances en termes de déplacements** des Franciliens.

*définition p.9

Pour aller plus loin



À approfondir : Le Plan Local de Mobilité

Le PLM de GPSEA est un outil de programmation de la politique des déplacements. Il constitue le volet transports du PCAET et il intègre en son sein le Plan Vélo. Les actions du PLM concernent : la hiérarchisation du réseau viaire, la pratique des modes actifs, l'accompagnement des transports collectifs, la gestion du stationnement, l'amélioration du transport de marchandises et l'observation de la mobilité.

Développer le vélo !

Face à la saturation des routes et des transports en commun et à la volonté de développer les transports doux, le vélo est une solution. Il faut cependant le rendre accessible à tous et offrir des aménagements de qualité.

GPSEA a souhaité mener de front le Plan Local de Mobilité et le Plan Vélo pour assurer la cohérence

des 2 documents. Un Plan Vélo a pour objectif de pacifier la voirie, résorber les principales coupures urbaines, rendre la voirie cyclable, favoriser le stationnement des vélos et promouvoir la pratique du vélo. Ce plan est établi pour une durée de 10 ans.

Le collectif Vélo Île-de-France propose de construire un Réseau Express Régional Vélo, sur le modèle des transports en commun. Parmi les 9 lignes cyclables, la ligne RER V E1 qui va de Châtelet à Tournan-en-Brie, passerait par Créteil et Boissy-Saint-Léger. Son coût, de 500 millions d'euros représenterait moins de 2% du futur métro du Grand Paris Express.



A découvrir : d'autres publications (lien ici)

- **Portrait de territoire de GPSEA** (juin 2020)

- **Mieux connaître les habitants de GPSEA** (déc. 2019)

Méthodologie

Les données mobilisées pour cette publication sont de sources et d'années très différentes, mentionnées systématiquement dans les documents. Ce sont toujours les dernières données disponibles qui ont été utilisées. Le Plan Local de Mobilités réalisé par ITEM a été une source d'inspiration importante pour cette publication

Quelques définitions

Actifs : La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs.

Aménagements cyclables : Ils peuvent prendre la forme de chaussées dédiées aux cyclistes, restreintes à certains usagers dont les cyclistes, de panneaux indicateurs spécifiques ou de facilités de circulation. Le but est d'écarter les cyclistes des chaussées où sont autorisés les véhicules motorisés.

Crit'air : Le certificat qualité de l'air est un document sécurisé qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes. Il y a 6 vignettes : la 1ère concerne les véhicules électriques ou à hydrogène donc les moins

polluants et la dernière les diesels immatriculés entre 1997 et 2000, donc les plus polluants. Entre les 2, 4 vignettes répartissent les véhicules selon leur carburant et leur année d'immatriculation.

Déplacements doux : Vélo (y compris le vélo à assistance électrique), marche, absence de transports (télétravail, indépendant...).

Tégéval : Voie verte destinée aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes, qui s'étire sur 20 km et traverse huit communes du sud-est.

Zones pacifiées : Espaces partagés entre les modes doux (vélos, piétons,...) et les véhicules motorisés.

Les modes de transport sur le territoire de GPSEA

Conception et rédaction : Direction de l'Observatoire

observatoire@gpsea.fr

Sources : indiquées dans la publication

Date : Juin 2021

www.facebook.com/sudestavenir www.twitter.com/sudestavenir www.linkedin.com/company/27021702

EUROPARC
14, rue Le Corbusier
94046 CRÉTEIL CEDEX
01 41 94 30 00
<https://sudestavenir.fr/>

