



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Débat Public Réseau Express Grand Lille

Fabrique de proposition :
La demande des habitants

Sophie Hasiak
Mathieu Rabaud
Cerema Nord Picardie

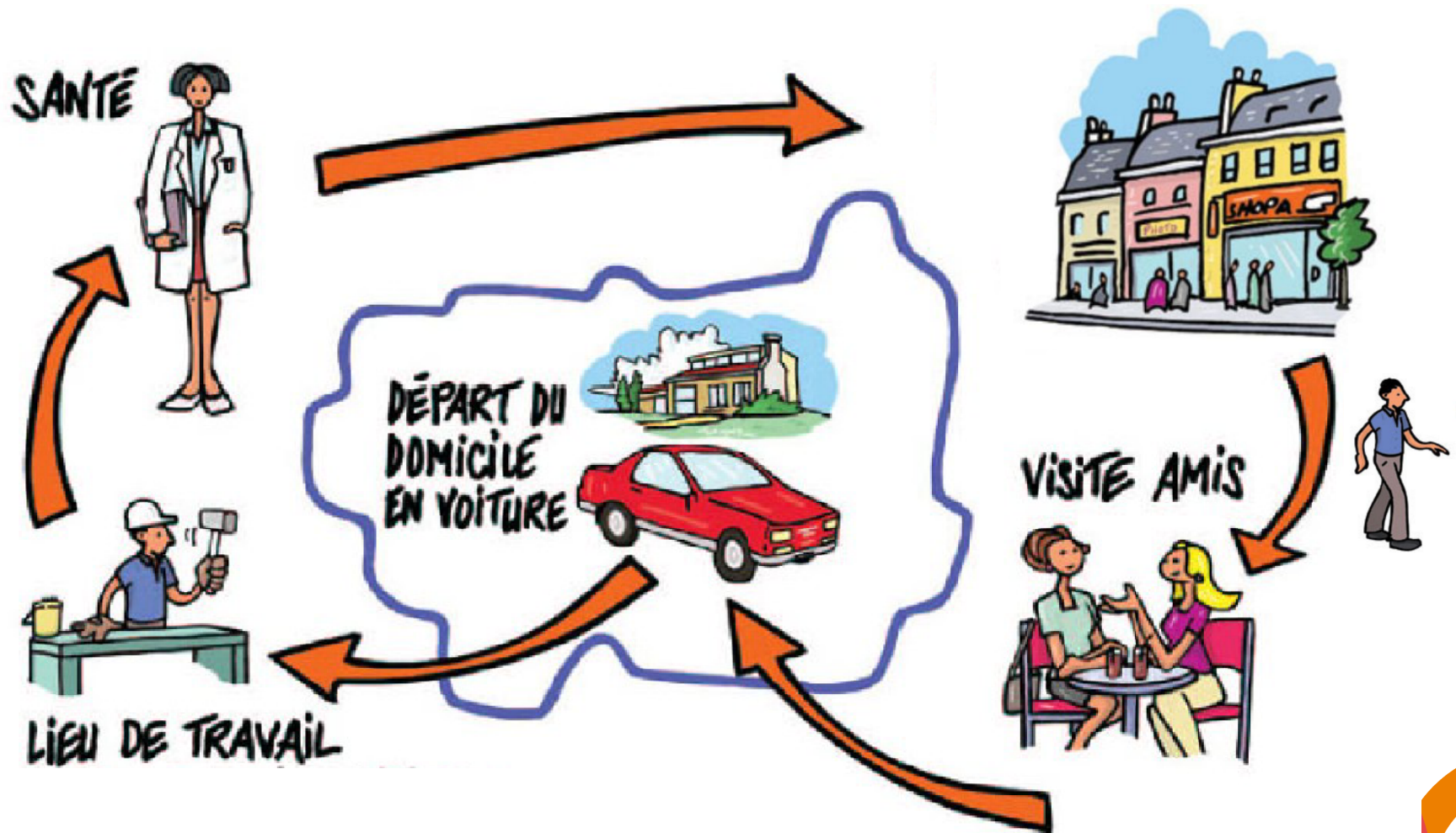


Plan de l'intervention

- La mobilité : de quoi parle-t-on ?
- Le schéma actuel des déplacements reflète-t-il les besoins de demain ?
- Quelle(s) attente(s) des habitants sur l'offre ferroviaire ?
- Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

La mobilité, de quoi parle-t-on ?

C'est l'ensemble des déplacements nécessaires à la réalisation de notre **programme d'activités** quotidien



La mobilité, de quoi parle-t-on ?

- Les activités sont réparties dans l'espace régional => des déplacements physiques nécessaires
- Les politiques publiques influent sur ces déplacements de par :
 - La localisation des activités (planification/promotion)
 - L'offre de mobilité (diversité/qualité/quantité/coût)
 - La gestion du temps (horaires ouvertures/fermetures)
- Certaines activités peuvent se faire sans déplacement (télétravail, achat à distance)

La mobilité, de quoi parle-t-on ?

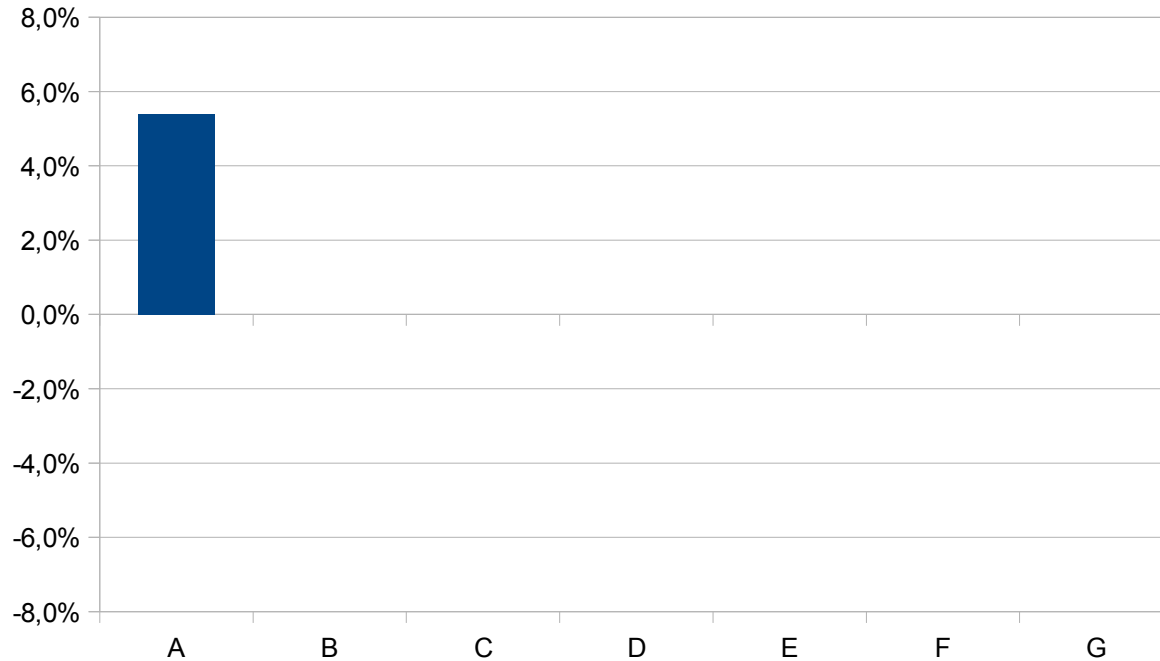
La mobilité peut se mesurer de nombreuses manières différentes, présentant des intérêts divers :

- pour le gestionnaire réseau : nombre de trajets sur son réseau
- pour la qualité de l'air : véhicules motorisés x kilomètres
- pour la pédagogie de la mobilité : parts modales
- pour l'individu : temps, coût (distance/mode)
- etc ...

Attention, les évolutions peuvent être contradictoires...

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur

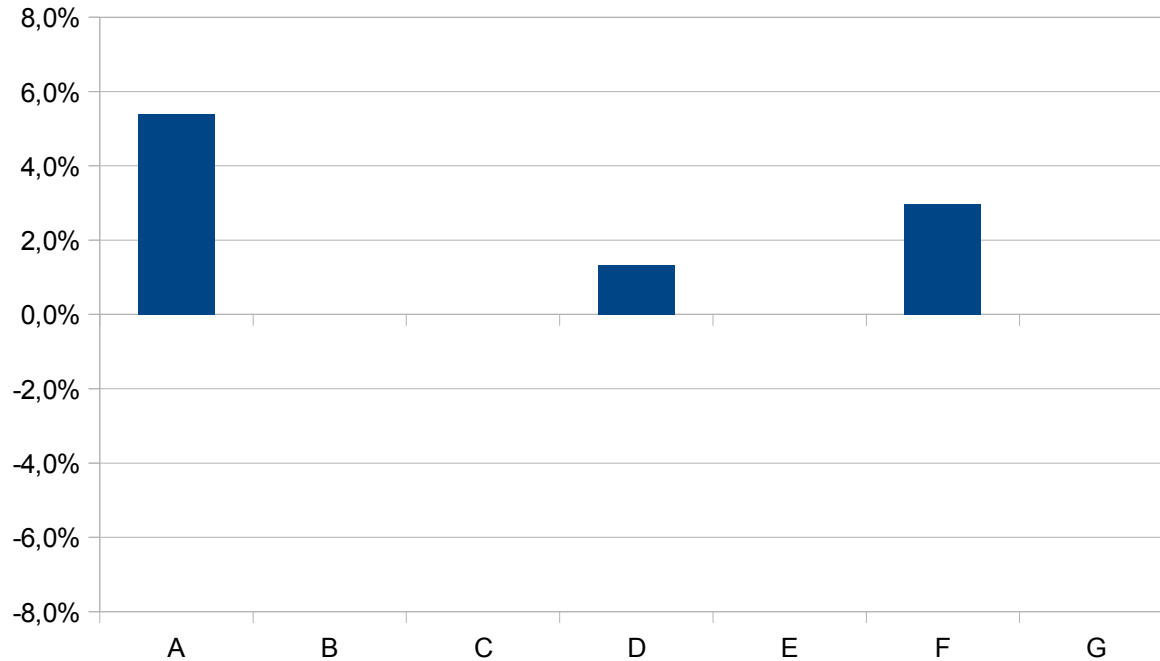


A	Nombre de déplacements total
B	
C	
D	
E	
F	
G	

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur

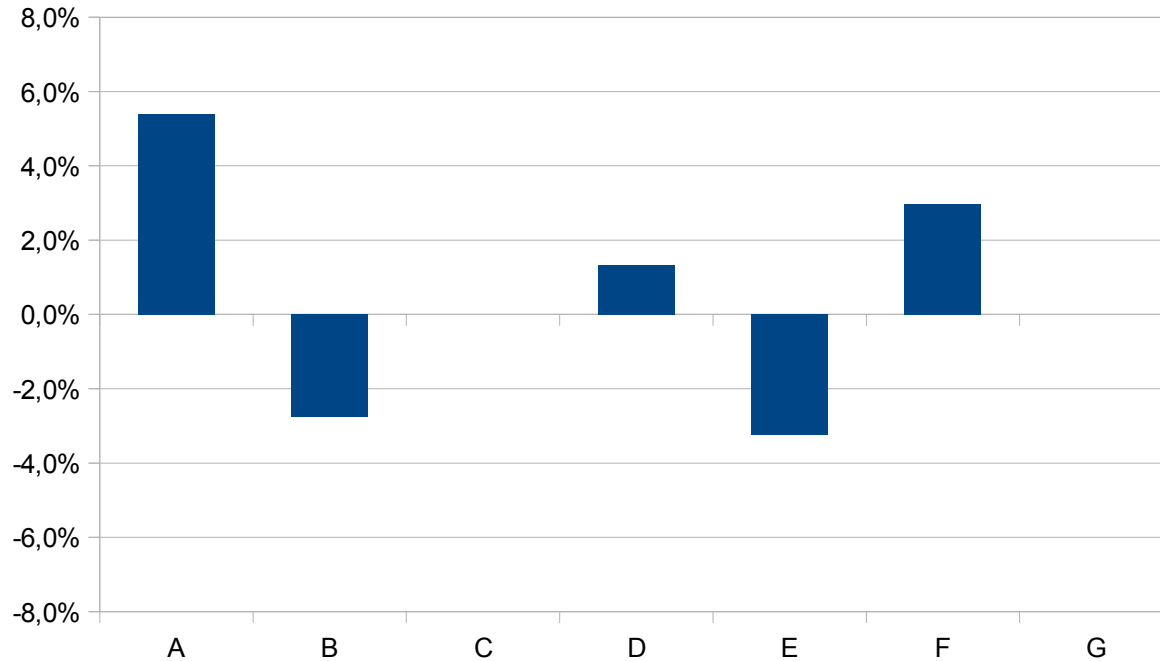


A	Nombre de déplacements total
B	
C	
D	Distance cumulée des déplacements
E	
F	Durée moyenne d'un déplacement
G	

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur

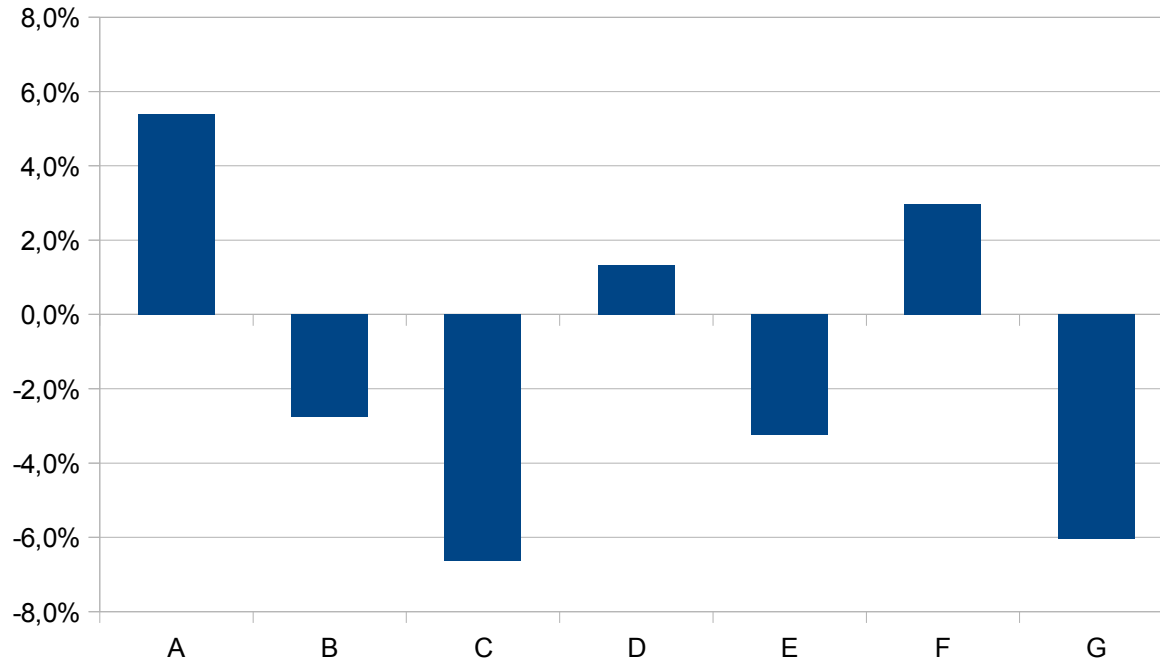


A	Nombre de déplacements total		
B	Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus		
C			
D	Distance cumulée des déplacements		
E	Distance moyenne d'un déplacement		
F	Durée moyenne d'un déplacement		
G			

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur

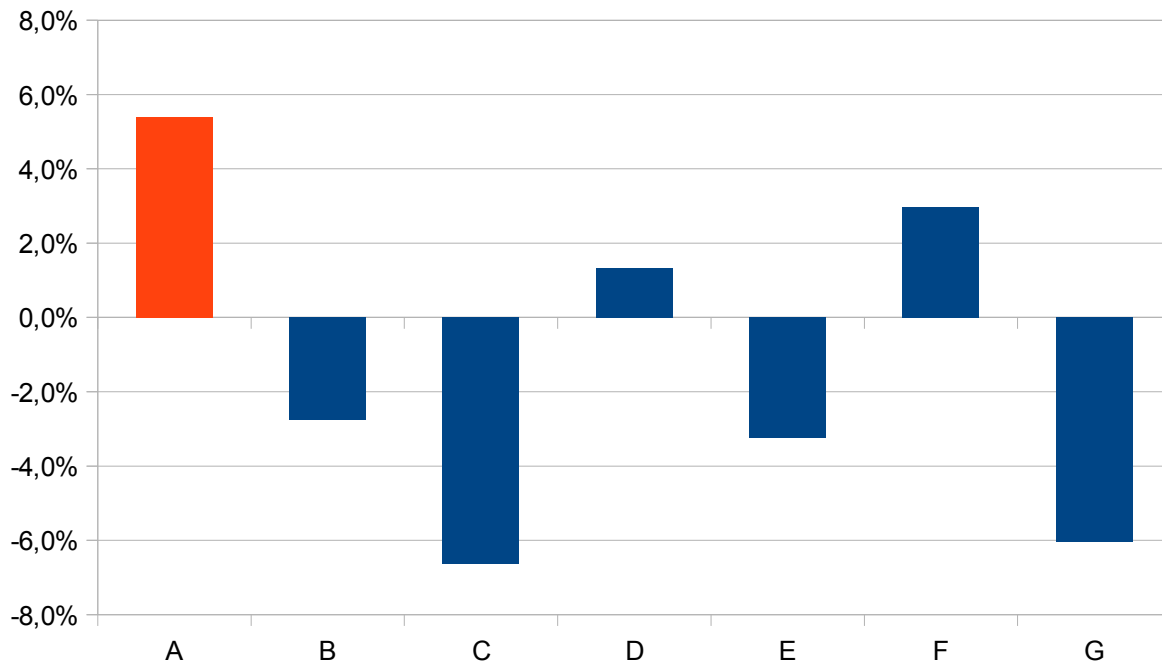


A	Nombre de déplacements total
B	Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus
C	Parts modales sur les déplacements
D	Distance cumulée des déplacements
E	Distance moyenne d'un déplacement
F	Durée moyenne d'un déplacement
G	Vitesse moyenne d'un déplacement

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur



A	Nombre de déplacements total
B	Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus
C	Parts modales sur les déplacements
D	Distance cumulée des déplacements
E	Distance moyenne d'un déplacement
F	Durée moyenne d'un déplacement
G	Vitesse moyenne d'un déplacement

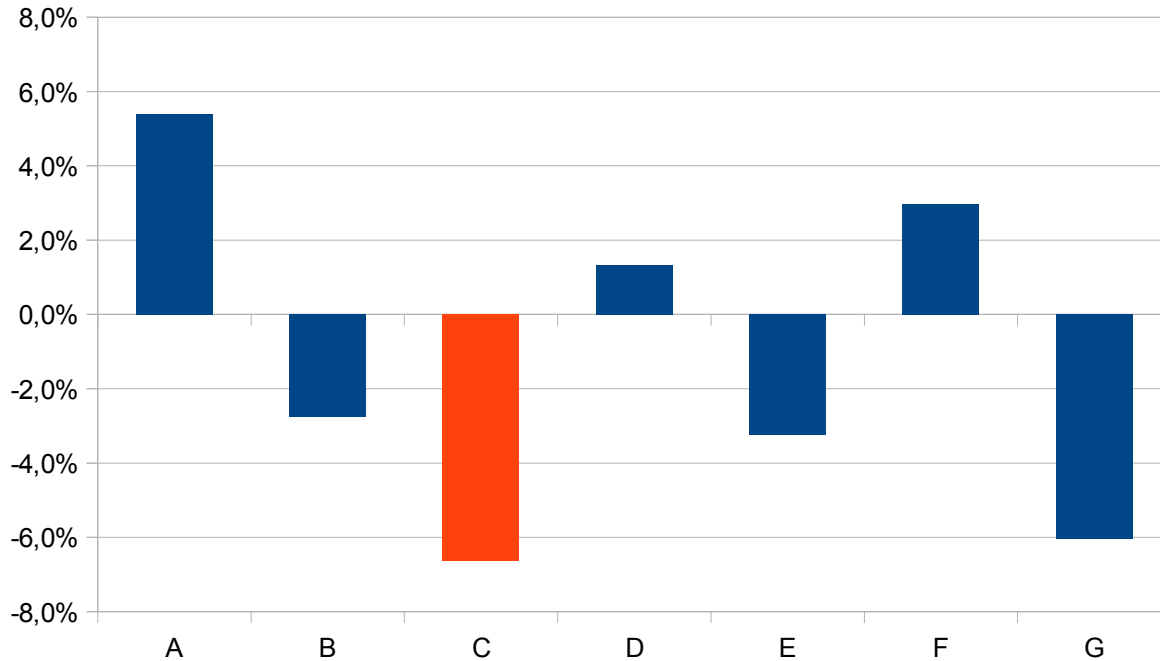
L'usage de la voiture a augmenté de (presque) 6 % => **Oui**

Nombre de déplacements total en hausse

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur



A	Nombre de déplacements total
B	Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus
C	Parts modales sur les déplacements
D	Distance cumulée des déplacements
E	Distance moyenne d'un déplacement
F	Durée moyenne d'un déplacement
G	Vitesse moyenne d'un déplacement

L'usage de la voiture a augmenté de (presque) 6 % => **Oui**

Nombre de déplacements total en hausse

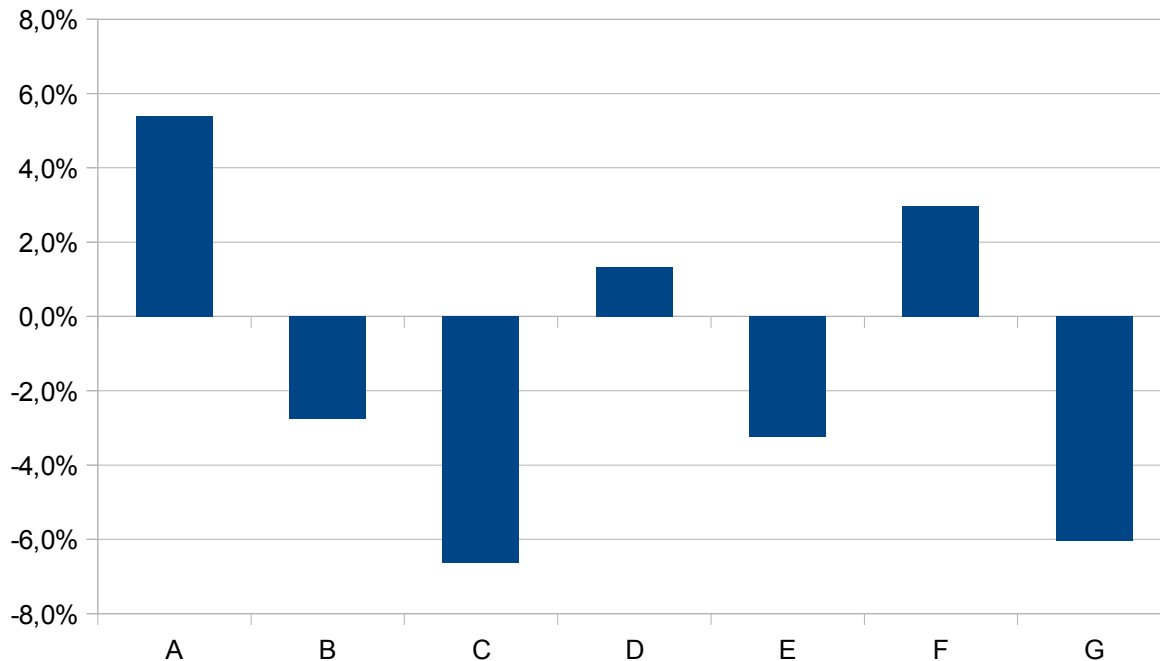
L'usage de la voiture a baissé de 6 % => **Oui, aussi**

Part modale de la voiture conducteur en baisse

Évolutions 1998 → 2009 sur un même territoire

Aucun indicateur n'est parfait...

Evolution d'indicateurs, voiture conducteur



A	Nombre de déplacements total
B	Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus
C	Parts modales sur les déplacements
D	Distance cumulée des déplacements
E	Distance moyenne d'un déplacement
F	Durée moyenne d'un déplacement
G	Vitesse moyenne d'un déplacement

Explications :

- Population a augmenté de plus de 8 % sur le territoire...
- Mobilité individuelle a augmenté de plus de 4 %...

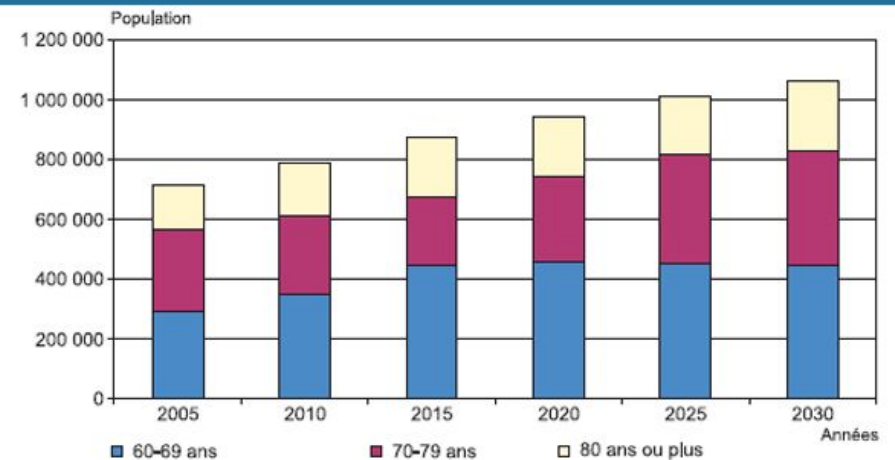
Le schéma actuel des déplacements reflète-t-il les besoins de demain ?

En 2020/2030, y aura-t-il poursuite de la croissance des besoins de se rendre du bassin minier vers Lille ?

Une question parmi d'autres qui invite à réfléchir sur les besoins futurs

- Quelle vision stratégique de l'aménagement du territoire régional à 15-20 ans ? Quel projet de territoire ?
 - Incidence sur la structure de déplacements, pertinence de l'offre de mobilités
- Influence de l'évolution démographique : nombre d'habitants, pyramide des âges,...

Graphique 3 : PROJECTION DU NOMBRE DE PERSONNES DE 60 ANS OU PLUS DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS (SCÉNARIO CENTRAL)



Source : Insee- Omphale

Le schéma actuel des déplacements reflète-t-il les besoins de demain ?

- Evolution des modes de vie :
 - × quelles aspirations ?
 - × Évolution des pratiques d'achat : vente internet...
- Evolution des pratiques de mobilité
- Evolution des contraintes/opportunité de mobilité
 - × Prix du carburant / budget déplacements
 - × Télétravail, coworking
 - × Applications mobiles

Un exemple : les attentes des Bas-Rhinois

(enquêtes 2010)

*Vivre dans une **ville des proximités** :*

- 71% des bas-rhinois veulent vivre dans un endroit où l'on peut tout faire à pied,

- 73% disent vouloir vivre dans une ville ou à proximité d'une ville (pour avoir accès aux services)

Source : ADEUS/B. Vimbert

Quelle(s) attente(s) des habitants sur l'offre ferroviaire ?

- Que pensent les individus du transport ferroviaire régional ?
regard sur les verbatims utilisés à partir d'un zoom sur 3 enquêtes qualitatives

Enquête ARF 2011

écologiquement responsable
reposant
économique
temps de trajet compétitifs

Mais

problème de fiabilité
/régularité

Enquête Revue Transport public 2010

écologique
rapide
économique
moderne

Mais

problème de ponctualité
/régularité
fréquence
pas de proximité des gares
pour tous

Enquêtes quartier de gare 2013-2014 (Picardie/Nord)

pratique, utile
rapide
économique
agrément du voyage (confort,
utilité du temps de transport)

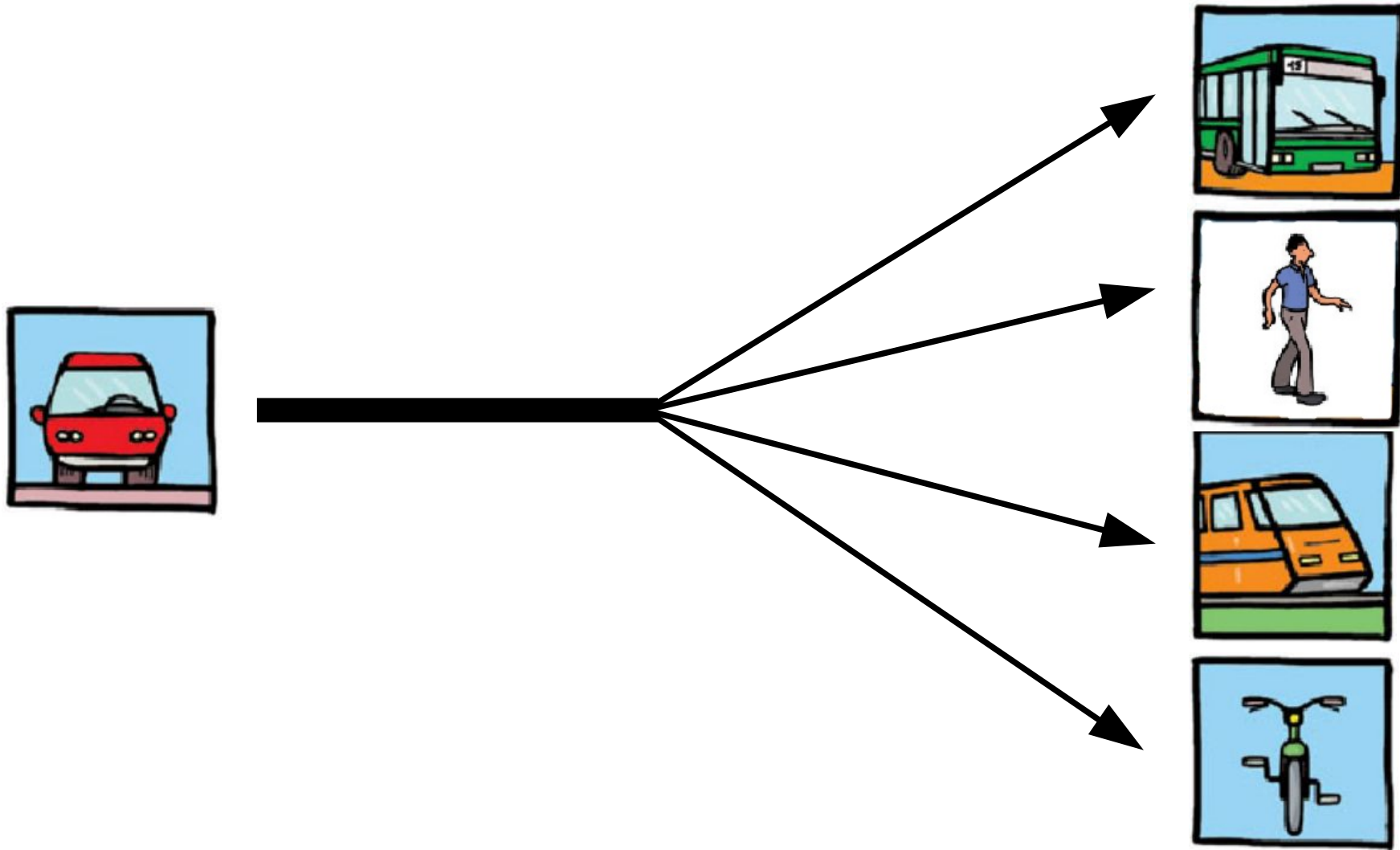
Mais

problème de fiabilité
trains bondés
sentiment d'insécurité, de
promiscuité

Quelle(s) attente(s) des habitants sur l'offre ferroviaire ?

- Quelle qualité de desserte en TC est souhaitée par les habitants de l'AML ? Quelle(s) priorité(s) ?
 - × Desserte fréquente ?
 - × Desserte rapide ?
 - × Desserte fréquente et rapide ?
 - × Desserte sans rupture de charge ?
 - × ???
- Des attentes à territorialiser

Le report modal : De la voiture vers les modes alternatifs



Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- Quelle **prédisposition au transfert modal** des automobilistes ?

→ Interroge le processus de **choix modal** : un arbitrage raisonné ?

Vitesse/coût

Maximisation du confort

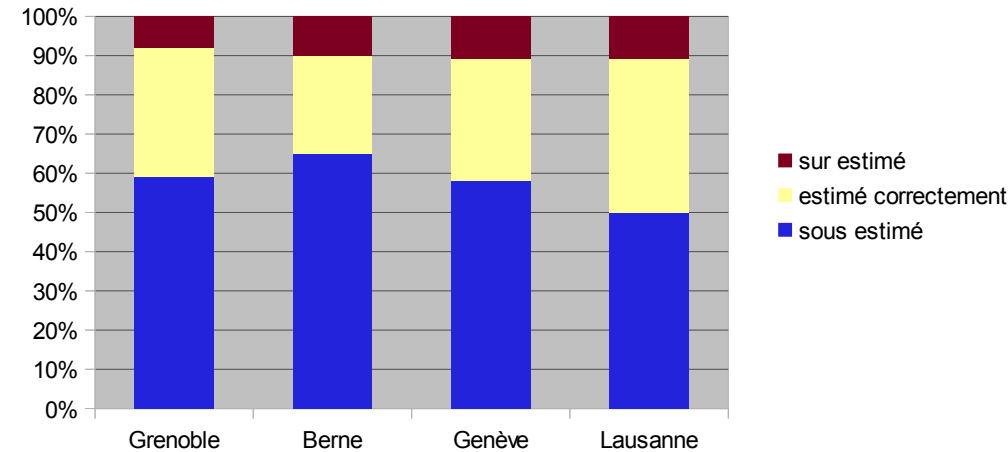
Valeurs sociétales des modes

Convictions écologiques ?

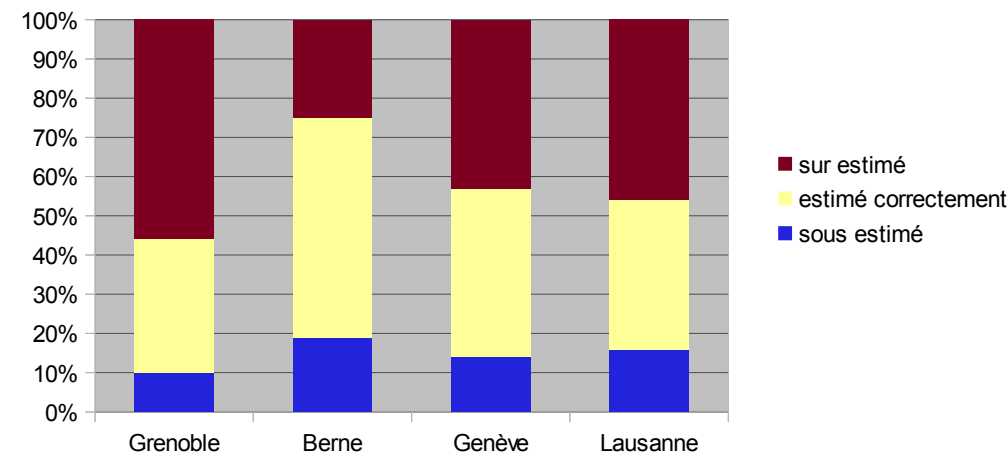
→ L'influence des **habitudes modales** (comportements passés et répétés) : des décisions non réfléchies ?

→ l'influence des routines

Biais de perception des temps pour l'automobile



Biais de perception des temps pour les TC



Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- « l'amélioration de la qualité des TC ne suffit pas à susciter un transfert modal »

Predit 2000 « Intermodalité et interfaces : comprendre les usages pour guider les décisions »

- Pourquoi ?

- voiture, synonyme de liberté : « me déplacer où je veux, quand je veux »
- astreinte à des horaires
- chaînage des déplacements ==> « souplesse spatio-temporelle », adaptabilité du programme d'activités
- inexpérience des transports publics ==> « automobilité exclusive »
- quasi-absence de contrainte sur l'usage de l'automobile
- ...

Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- Quels leviers d'action pour les politiques publiques ?

→ Les politiques de **communication et d'accompagnement individualisé** :

Ex : expériences « tester le train »

→ La mise en œuvre de politiques d'accompagnement :



The screenshot shows the website for 'Picardie Mouvement' with a navigation bar including 'LE CONSEIL RÉGIONAL', 'LA PICARDIE', 'ÉCONOMIE ET INNOVATION', 'FORMATION ET EMPLOI', 'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE', and 'BIEN VIVRE EN PICARDIE'. The main content area features a news article titled 'Allez-vous préférer le train ?' dated 28/08/2012. The article discusses a trial by the Picardie region and its partners (EU, ADEME, SNCF) to test 150 train seats in autumn. It notes that while some trains are crowded, others have low usage, and the trial aims to understand user motivations and preferences. A sidebar on the left lists categories like 'Transports', 'Logement', and 'Développement durable'. Logos for the European Union, Picardie Region, ADEME, and SNCF are visible at the bottom of the article.

« le report sur les TC sera d'autant plus fort que, d'une part, l'offre en sera renforcée mais aussi que, d'autre part, l'usage de l'automobile sera plus coûteux et plus malcommode »

OCDE 2007 rapport « Examens territoriaux de l'OCDE »

Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- Quelles politiques envisageables ?

- Gestion du réseau routier :

gestion par la saturation, régulation d'accès et de vitesse, réduction de capacité des axes,...



- Levier du stationnement :

tarification, réduction de l'offre auprès des lieux de travail,...



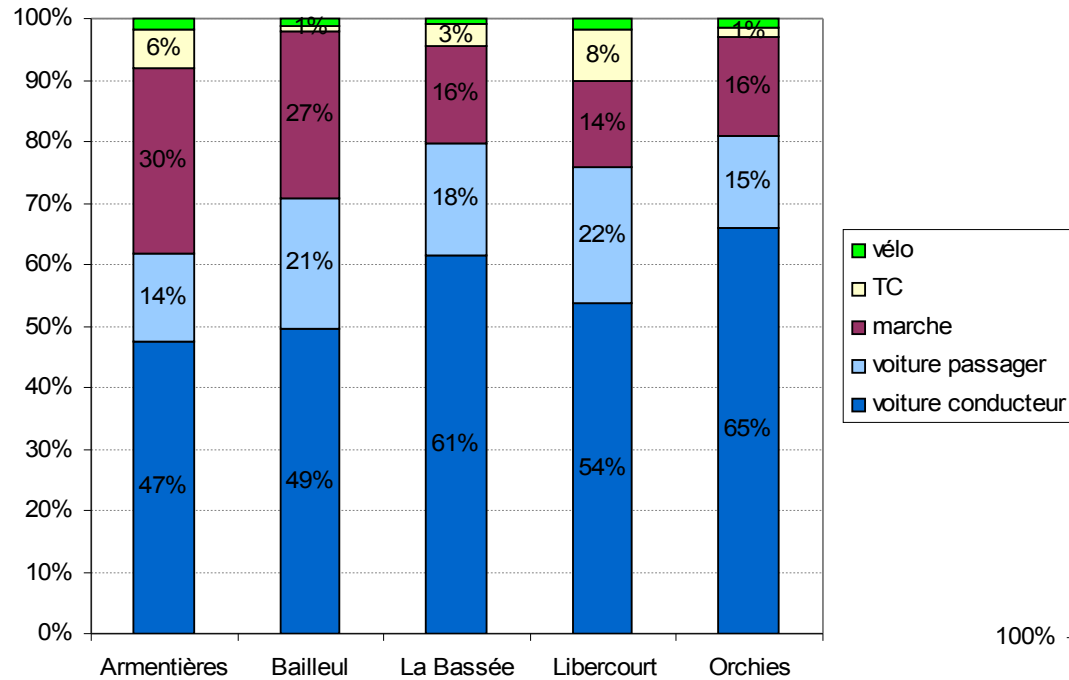
Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?

- Quelles politiques envisageables ?
 - Tarification de l'usage des infrastructures, péage urbain



- Accessibilité aux gares pour tous : enjeux M à P, vélo, TC

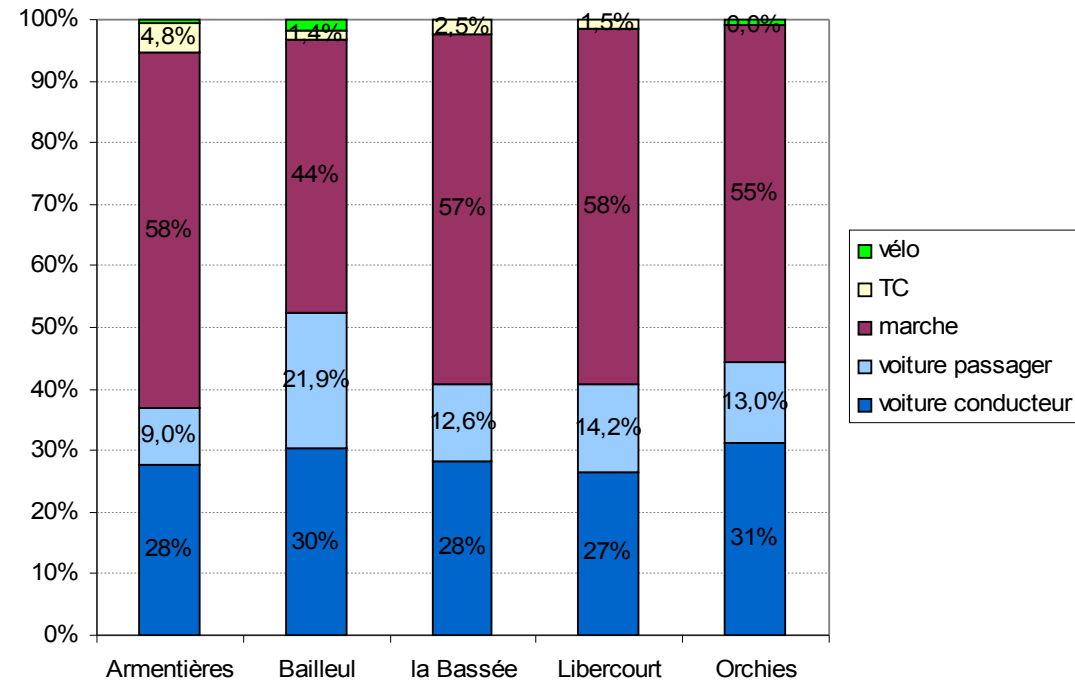
Le report modal : quel(s) facteur(s) de réussite?



Modes de rabattement sur des gares périurbaines de l'AML

Ensemble des abonnés montant en gare

Abonnés résidant sur la commune de la gare



Source : enquêtes gares 2008 pour DREAL NPDC



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Merci

Sophie Hasiak

sophie.hasiak@cerema.fr

Mathieu Rabaud

mathieu.rabaud@cerema.fr