



AULAB
CONCEPTEUR D'AVENIRS

L'

Bservatoire

DES DÉPLACEMENTS

JUILLET 2008

NUMÉRO

1

Enquête Ménages Déplacements

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée en 2004-2005 auprès des habitants du territoire du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) ont permis d'établir un diagnostic des déplacements et de définir les grandes orientations du SCoT ayant trait, notamment, au développement des transports collectifs.

Depuis, les résultats de l'EMD ont également été valorisés dans le cadre d'une étude sur la faisabilité d'axes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de type tramway.

Cette étude a été menée en partenariat avec le Syndicat Mixte des Transports (SMT) qui couvre les agglomérations de Béthune-Bruay-Nœux, Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Grâce à la réalisation d'autres EMD sur la métropole lilloise et sur les agglomérations de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin, il est désormais possible de comparer la mobilité de la population du SCoT de l'Artois à celle observée chez nos voisins.



◦ REPÈRES

- 1 033 000 déplacements quotidiens ont été réalisés par la population du SCoT de l'Artois au moment de l'enquête.
- 3,79 déplacements par personne et par jour ont été réalisés.
- 81 % des ménages possédaient au moins une voiture.
- 71 % des déplacements ont été réalisés en voiture.
- 22 % à pied.
- 3 % en transports collectifs.
- 2 % à vélo.
- 14 % des habitants ne se sont pas déplacés.
- 9 % ont fait plus de 8 déplacements.



◦ POURQUOI ENQUÊTER SUR LES DÉPLACEMENTS ?

La connaissance des déplacements est un préalable incontournable à l'élaboration des politiques d'aménagement capables de proposer des solutions alternatives au "tout automobile". C'est pourquoi les élus de l'arrondissement ont souhaité lancer une EMD, une première, qui a eu lieu d'octobre 2004 à février 2005.

Cette enquête, qui est à la mobilité ce que le Recensement Général de la Population est à la démographie, a permis :

- de dresser un "portrait de la mobilité" des habitants afin d'en mesurer les évolutions dans une dizaine d'années ;
- d'interroger la population sur ses besoins en terme de déplacements et d'adapter la politique de transport en conséquence ;
- de mesurer les effets des politiques de transport à travers l'évolution de l'utilisation des différents moyens de déplacements ;
- de disposer d'une source de données fiable et partagée pour alimenter les partenariats entre collectivités ;
- de comparer notre territoire à d'autres agglomérations régionales et nationales (en 30 ans, plus de 70 enquêtes ont été réalisées dans près de 40 agglomérations françaises).

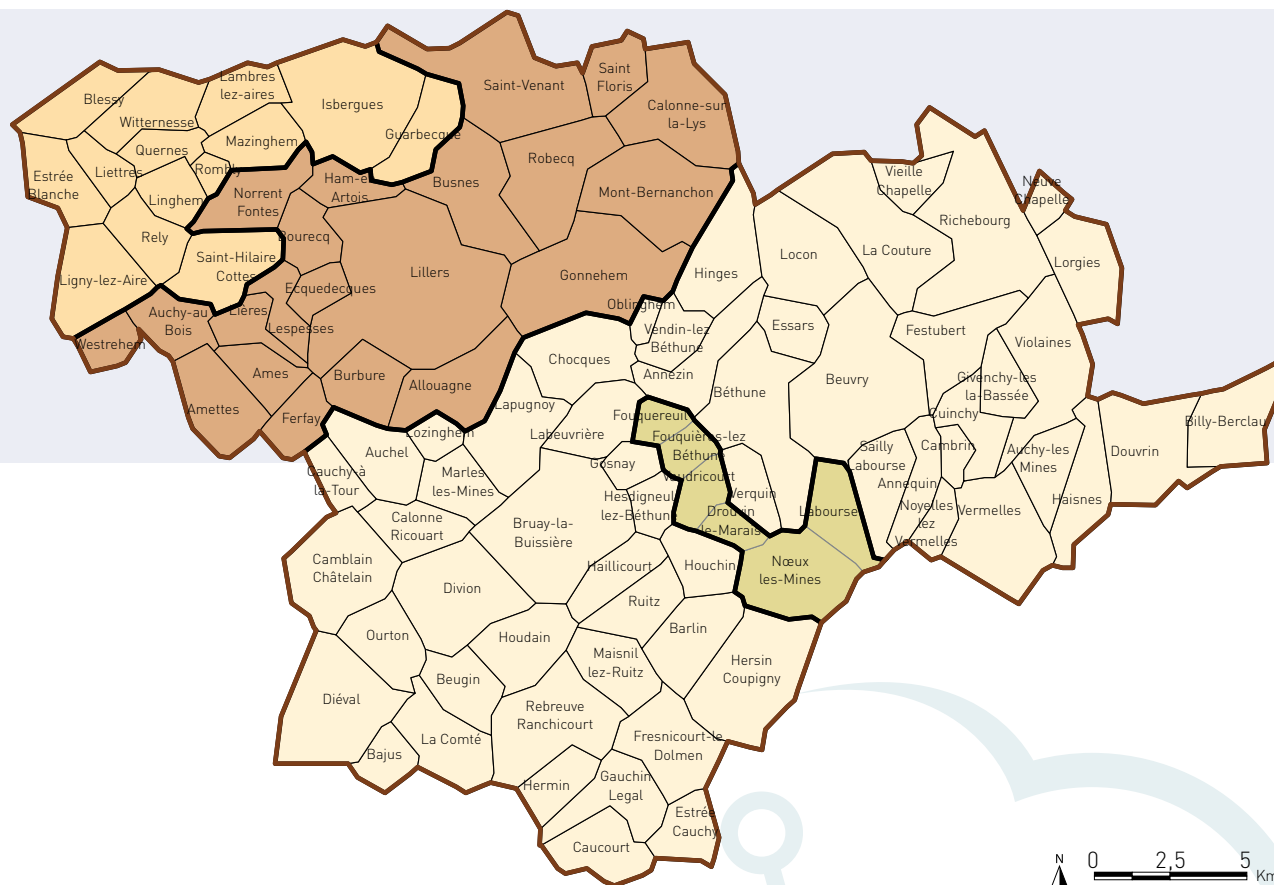
◦ COMMENT S'EST DÉROULÉE L'ENQUÊTE ?

L'aire du SCoT (à l'époque de l'enquête) s'étendait sur 99 communes et comptait plus de 273 000 habitants. Les quatre mois d'enquête ont permis de recenser les déplacements quotidiens de **2 502 ménages répartis sur l'ensemble des communes du SCoT** de l'Artois et sélectionnés de manière aléatoire, soit un total de **6 264 personnes interrogées**.

L'ensemble des personnes âgées de 5 ans et plus qui composent chaque ménage, a répondu à un questionnaire identique à toutes les EMD conduites en France afin de permettre les comparaisons entre les agglomérations et d'assurer un suivi dans le temps. Les questions ont porté sur tous les déplacements effectués la veille de l'entretien : nombre de déplacements

réalisés, mode(s) de transport utilisé(s), origine, destination, heure, motif, durée... Tous les membres du foyer ont été interrogés le même jour pour obtenir une image cohérente des déplacements du ménage.

• PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES DU SCOT DE L'ARTOIS ET STRUCTURES INTERCOMMUNALES (avant le 1^{er} janvier 2008)



Réalisation : AULAB 2006 - Source : GEOFLA IGN Paris 2003

Intercommunalités

- Périmètre du SCoT de l'Artois
- Communauté de Communes Artois-Flandres
- Communauté d'Agglomération Artois Comm.
- Limites communales
- Communauté de Communes Artois-Lys
- Communauté de Communes Nœux et Environs

◦ PETIT LEXIQUE

• DÉPLACEMENT

Action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique.

• MOBILITÉ

Nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors week-end, vacances scolaires et jours fériés).

• MODE DE TRANSPORT

Moyen de transport utilisé (automobile, bus, car, train, transport scolaire ou d'entreprise, taxi, vélo, deux-roues motorisé, marche à pied).

• PART MODALE D'UN MODE DE TRANSPORT

Proportion des déplacements effectués avec ce mode.

• DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS

Déplacements faits en voiture (conducteur ou passager), à l'aide d'un deux-roues, (à moteur ou à vélo), en transports collectifs urbains, en transports collectifs autres (non-urbains, scolaires, employeurs, train, avion) et avec tout autre moyen de déplacement mécanisé.

Les résultats de l'enquête

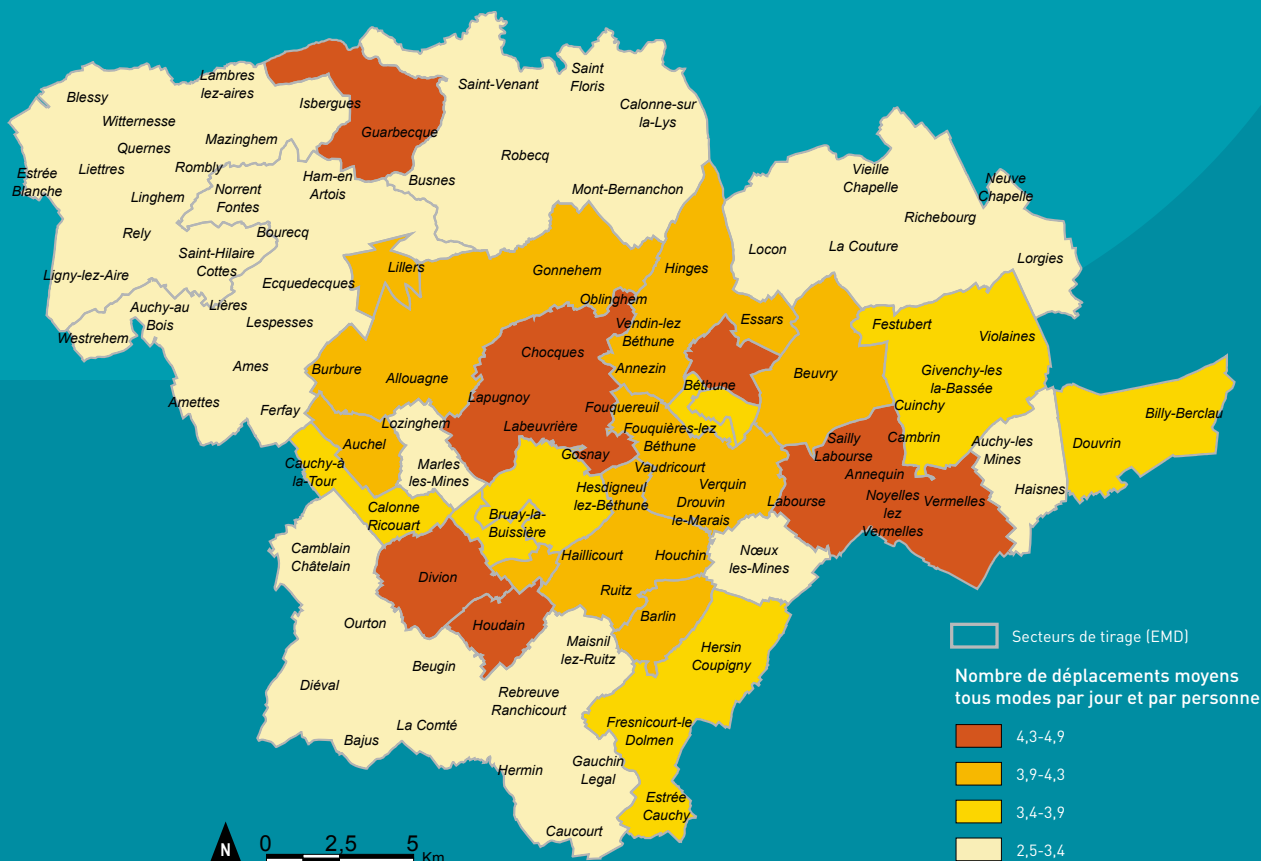
○ UNE MOBILITÉ RELATIVEMENT IMPORTANTE PAR RAPPORT AUX AGGLOMÉRATIONS DU MÊME ORDRE

Chaque jour, les habitants du SCoT de l'Artois réalisent en moyenne 1 033 000¹ déplacements soit environ 3,79 déplacements par jour et par personne : ce résultat est légèrement supérieur aux mobilités relevées dans la métropole lilloise (3,76

déplacements par jour et par personne en 2006)² et sur le territoire du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin (3,66 déplacements par jour et par personne en 2006)³. Au sein du territoire du SCoT de l'Artois, la mobilité quotidienne varie en moyenne

entre 2,5 et 5 déplacements par personne et par jour : les valeurs les plus importantes sont relevées au niveau des principaux pôles urbains et de leur périphérie, les résultats les plus faibles sont observés sur les parties rurales du territoire.

• MOBILITÉ TOUS MODES PAR SECTEUR DE TIRAGE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS



REMARQUES

L'EMD ne comptabilisant que les déplacements qui ont au moins une extrémité sur le territoire du SCoT de l'Artois, une partie de la mobilité des habitants qui quittent le SCoT de l'Artois, par exemple pour travailler à Lille ou étudier à Lens ou Arras, n'a donc pas été recensée, notamment dans le Bas-Pays où une partie des déplacements des ménages est réalisée intégralement dans la métropole lilloise (par exemple les déplacements du midi, entre le lieu de travail et le lieu de restauration).

¹Déplacement ayant au moins une "extrémité" dans l'aire du SCoT de l'Artois.

²Source : LMCU, Enquête sur les déplacements des habitants de Lille Métropole, Premiers résultats, 13 novembre 2006.

³Source : SMT, Enquête Ménages Déplacements réalisée sur le périmètre du Syndicat Mixte de Transport de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

○ L'USAGE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT : UN RECOURS IMPORTANT À L'AUTOMOBILE

Quotidiennement, on constate que l'automobile est de loin le mode de transport le plus utilisé avec 71 % des déplacements réalisés par les habitants du territoire du SCoT de l'Artois contre 63 % sur celui de Lens-Liévin et Hénin-Carvin et 56 % dans la métropole lilloise en 2006. Le territoire du SCoT de l'Artois est l'un des territoires où l'on se déplace le plus en automobile parmi l'ensemble des agglomérations qui ont fait l'objet d'une EMD.

Avec 22 % des déplacements, la part modale de la marche à pied est élevée mais reste inférieure à celle observée dans les autres agglomérations de la

région Nord-Pas-de-Calais, comprises entre 23,9 et 29 % (28 % à Lens-Liévin et Hénin-Carvin en 2006).

La pratique de la marche à pied est plus importante dans les principaux pôles urbains de notre territoire (plus de 30 % à Béthune et Bruay).

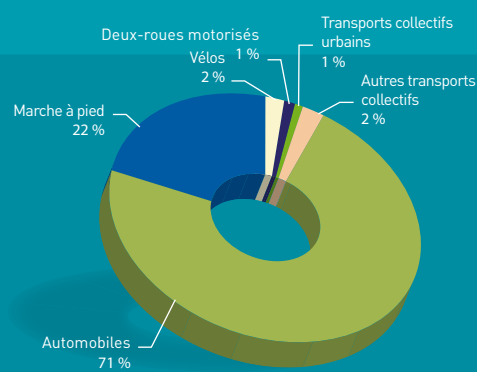
Avec 2 % des déplacements, l'usage du vélo n'est pas très élevé (0,07 déplacement par personne) mais est très proche des valeurs observées sur le territoire du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin en 2006 (0,08 déplacement par personne et par jour).

Avec seulement 3 % de part modale pour les transports collectifs, notre territoire se classe parmi les agglomérations où l'on utilise le moins les transports collectifs (parmi l'ensemble des agglomérations qui ont fait l'objet d'une EMD). À titre de comparaison, en 2006, la part modale des transports collectifs est de 4 % à Lens-Liévin et Hénin-Carvin et de 10 % dans la métropole lilloise, un territoire plus urbain que celui du SCoT de l'Artois et disposant d'une offre performante (métro, tramway, couloirs de bus...).

| | Nombre de déplacements par personne et par jour | Nombre total de déplacements par jour |
|---|---|---------------------------------------|
| Automobiles | 2,7 | 727 000 |
| Marche à pied | 0,8 | 221 000 |
| Vélos | 0,07 | 18 000 |
| Deux-roues motorisés | 0,04 | 11 000 |
| Transports collectifs urbains | 0,05 | 14 000 |
| Autres transports collectifs (TER, réseau Colvert...) | 0,09 | 25 000 |

Source : SMESCOTA, Enquête Ménages Déplacements 2004/2005

• PART MODALE



Source : SMESCOTA, Enquête Ménages Déplacements 2004/2005



REMARQUES

Contrairement à l'agglomération de Lens-Liévin/Hénin-Carvin et à la métropole lilloise dont les périmètres sont intégralement couverts par les réseaux de transports collectifs urbains, une partie de notre territoire (les Communautés de Communes Artois Flandres et Artois Lys) n'est uniquement desservie que par les cars du Conseil Général et le TER. De plus, au moment où a été réalisée l'EMD, l'offre de transports collectifs urbains n'avait pas encore été unifiée entre la Communauté d'Agglomération Artois Comm. et la Communauté de Communes de Nœux et Environs (CCNE).

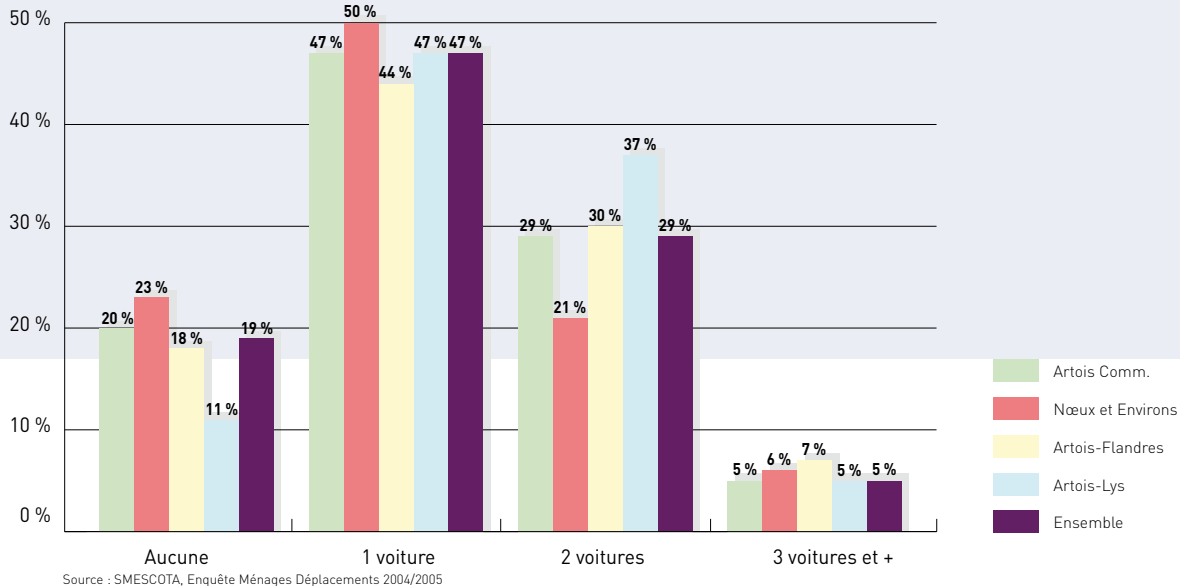
À titre indicatif, la part de marché des transports collectifs urbains sur le territoire d'Artois Comm. est de 1,8 % alors qu'elle est de 2 % sur le territoire plus urbain du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin en 2006. Dans la métropole lilloise, la part de marché des transports collectifs est passée de 6 % à 9 % entre 1998 et 2006, ce qui représente une augmentation de 37 % en volume, grâce notamment à la mise en place des actions du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Toute proportion gardée, on peut espérer que le développement de l'offre de transports collectifs urbains sur notre territoire (refonte des réseaux, projet de TCSP...) sera suivi d'une évolution significative de l'usage de ce mode et donc d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique, ce qui suppose également que l'usage de la voiture diminue !

DES MÉNAGES FORTEMENT MOTORISÉS

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, 47 % des ménages possèdent une seule voiture, 34 % au moins deux véhicules, 5 % au moins trois véhicules mais 19 % des ménages n'ont pas de véhicule particulier. Il y a donc de fortes disparités entre les ménages du territoire.

• RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VOITURES POSSÉDÉES



À TITRE DE COMPARAISON

Comparativement aux autres agglomérations de la région, le taux de motorisation des ménages du territoire est très élevé (1,21 véhicule par ménage). Il dépasse celui du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin (1,08 véhicule par ménage) et de la métropole lilloise (1,02 véhicule par ménage).

Ce phénomène est en partie lié à l'éclatement du tissu urbain et au caractère plus rural du territoire du SCoT de l'Artois : sur les 99 communes, 62 ont moins de 2 000 habitants.



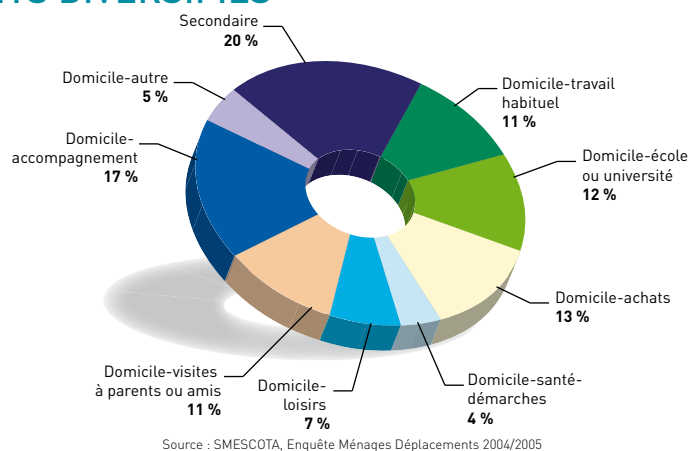
DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DIVERSIFIÉS

La tendance généralisée est que la part des déplacements domicile-travail (11 %) ou domicile-école/université (12 %) est moins importante que celle des déplacements "privés" liés aux achats (12 %), aux loisirs (7 %) et aux visites à des parents et amis (11 %), et des déplacements secondaires* (20 %).

Si l'on s'intéresse aux modes de transports utilisés en fonction des motifs, on constate que :

- les déplacements domicile-travail s'effectuent surtout en voiture (85 % contre 70 % pour l'ensemble des motifs). La part du transport collectif (3 %) est faible, juste en dessous de la moyenne (4 %) alors que la marche est peu présente (7 % contre 21 % pour l'ensemble des motifs) notamment en raison de l'éloignement des lieux de travail et de résidence, lié à l'étalement urbain. Le deux-roues (5 %) est presque deux fois plus utilisé que pour l'ensemble des motifs (3 %) ;

*Déplacements n'ayant ni leur origine ni leur destination au domicile



- les déplacements domicile-école s'effectuent surtout à pied (39 %) et en voiture comme passager (36 %) mais aussi assez souvent en transports collectifs (22 %) ;
- les déplacements domicile-université s'effectuent massivement en voiture (82 %) mais également en transports collectifs (9 %, soit plus que la moyenne) ;
- l'accompagnement de et vers le domicile s'effectue essentiellement en voiture (76 %) et à pied (29 %).

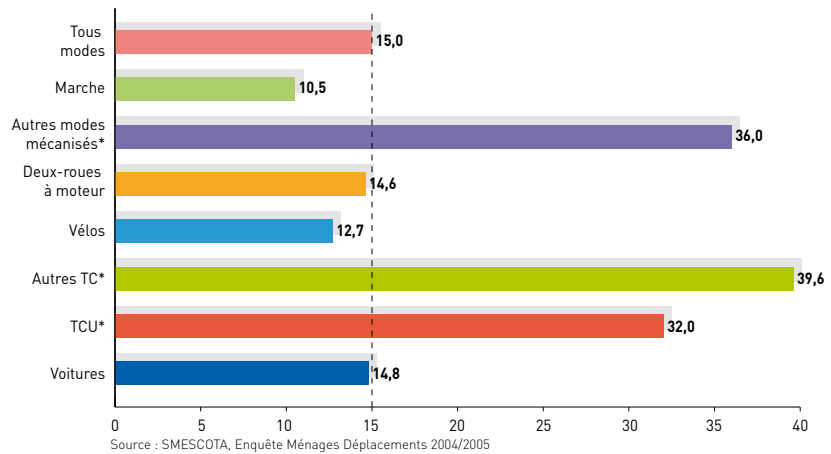
◦ LES TRANSPORTS EN COMMUN : DES DÉPLACEMENTS PLUS LONGS ET MOINS RAPIDES QUE LA VOITURE

La longueur moyenne des déplacements est de 3,7 kilomètres. 30 % des déplacements font moins de 1 kilomètre, 54 % moins de 2 kilomètres. Cette répartition équilibrée est voisine de ce qu'on observe en général. Plus la longueur des déplacements augmente, plus la part modale de l'automobile s'accroît. La marche domine jusqu'à un kilomètre mais la voiture dépasse déjà les 40 % de part modale entre 500 mètres et un kilomètre, ce qui est excessif.

En moyenne, un déplacement dure 15 minutes, la vitesse moyenne de déplacement ("porte à porte") étant d'environ 18 km/h.



• DURÉE DES DÉPLACEMENTS SELON LE MODE (EN MN)

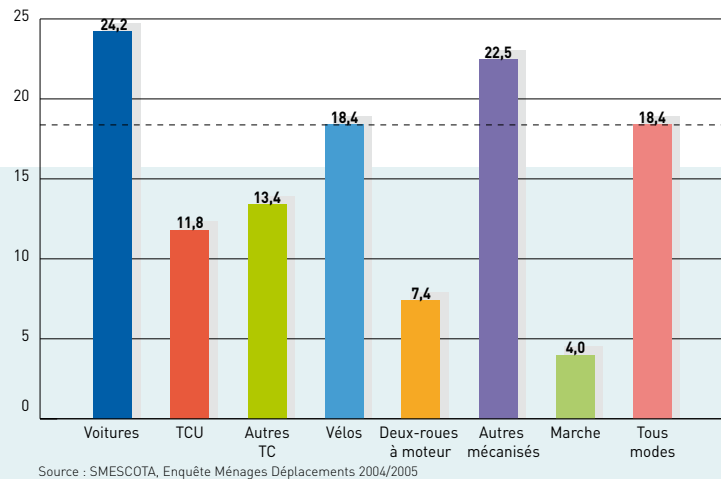


REMARQUE

Fait marquant, on constate que la durée des déplacements en transports collectifs urbains est très élevée (32 minutes), plus de deux fois supérieure à la durée des déplacements en voiture (15 minutes). De même, on se déplace deux fois plus vite en voiture (24 km/h) qu'en transport collectif urbain (12 km/h).

Ainsi, pour rendre compétitifs les transports collectifs urbains par rapport à l'automobile, il est indispensable de mettre en place des dispositifs de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui permettront d'augmenter la vitesse commerciale de ce mode.

• VITESSE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS (EN KM/H)



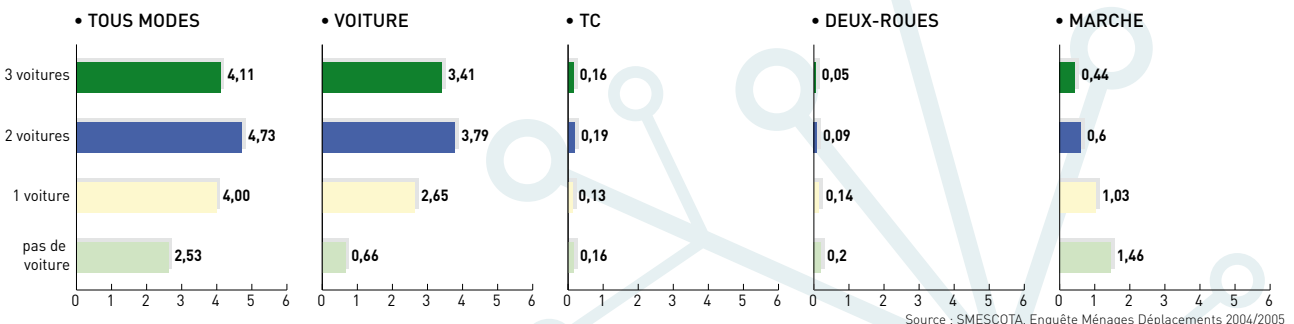
*- TCU : Transports collectifs urbains (TADAO).

- Autres TC : transports collectifs départementaux (Colvert) et régionaux (TER).

- Autres modes mécanisés : fourgons, camionnettes, camions...

◦ UNE MOBILITÉ CONDITIONNÉE PAR LA MOTORISATION DES MÉNAGES ET DES INDIVIDUS

Les personnes appartenant à des ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures se déplacent sensiblement plus que les autres, le maximum étant observé chez les ménages possédant deux voitures. La mobilité est donc liée au nombre de voitures à disposition du ménage.



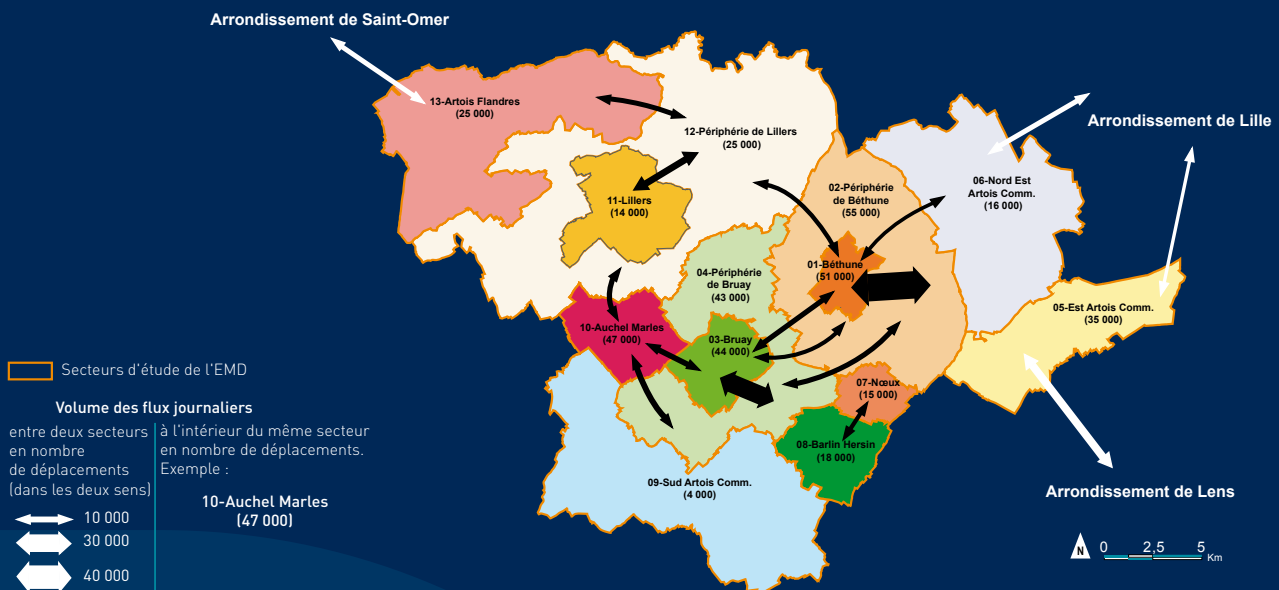
○ UNE ASSEZ FORTE DÉPENDANCE AUX AGGLOMÉRATIONS VOISINES

Lorsqu'on représente les flux de déplacements mécanisés, on remarque que ceux-ci reflètent fortement l'organisation du tissu urbain (organisation des villes en réseau) ainsi que le phénomène de périurbanisation (développement de l'habitat en milieu rural) qui touche le territoire du SCoT de l'Artois.

Outre les déplacements de pôle à pôle, notamment entre Béthune et Bruay-la-Buissière, apparaissent également les flux entre les villes et leurs couronnes périurbaines d'une part, et les flux entre certains secteurs du SCoT et les agglomérations extérieures d'autre part : 24 % des personnes interrogées dans le cadre de

l'Enquête Ménages Déplacements sont sorties du périmètre du SCoT de l'Artois la veille du jour où elles ont été questionnées. Ce chiffre est élevé et traduit l'assez forte dépendance de l'aire du SCoT à des pôles extérieurs comme Lille, Lens ou Arras mais aussi l'Audomarois.

• LES DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS DEPUIS LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU SCoT DE L'ARTOIS



REMARQUE

Dans le cadre de l'étude sur les axes de TCSP menée par le Syndicat Mixte de Transport, l'Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune (AULAB) a évalué le volume de déplacements mécanisés ayant leurs origine et destination à l'intérieur des secteurs de tirage traversés par un fuseau de TCSP :

- le volume des flux réalisés quotidiennement par la population du SCoT de l'Artois le long d'un axe reliant le Béthunois et le Bruaysis est de plus de 197 000 déplacements mécanisés par jour ;
- en ajoutant l'Auchellois, le volume des flux passerait à près de 263 000 déplacements quotidiens mécanisés.

À titre de comparaison, le volume de déplacements mécanisés ayant leurs origine et destination à l'intérieur des secteurs traversés par le fuseau de TCSP reliant Liévin, Lens, Hénin-Beaumont et Noyelles-Godault a été estimé à 172 500 déplacements par jour.

○ SÉDENTAIRE OU HYPER-MOBILE ?

Si l'on s'intéresse aux différents individus qui composent la population du territoire, on constate de fortes disparités entre des personnes très sédentaires et des "hyper-mobiles".

Plus de 8 personnes sur 10 se sont déplacées la veille du jour d'enquête : 24 % des personnes ont fait 1 à 2 déplacements, 26 % ont fait 3 à 4 déplacements, 26 % ont fait 5 à 8 déplacements, 9 % ont fait plus de 8 déplacements et 14 % ne se sont pas déplacées.

○ DES FEMMES PLUS MOBILES

Au sein de la population du périmètre, les femmes se déplacent un peu plus que les hommes, alors qu'on observe souvent le contraire.

L'usage des différents modes est assez différent selon le sexe : les femmes se déplacent davantage à pied, tandis que les hommes utilisent nettement plus les deux-roues. Contrairement à ce qu'on constate en général, les femmes utilisent plus la voiture que les hommes mais moins souvent en tant que conductrices.

○ UNE MOBILITÉ CROISSANTE AVEC LE NIVEAU D'ÉTUDES

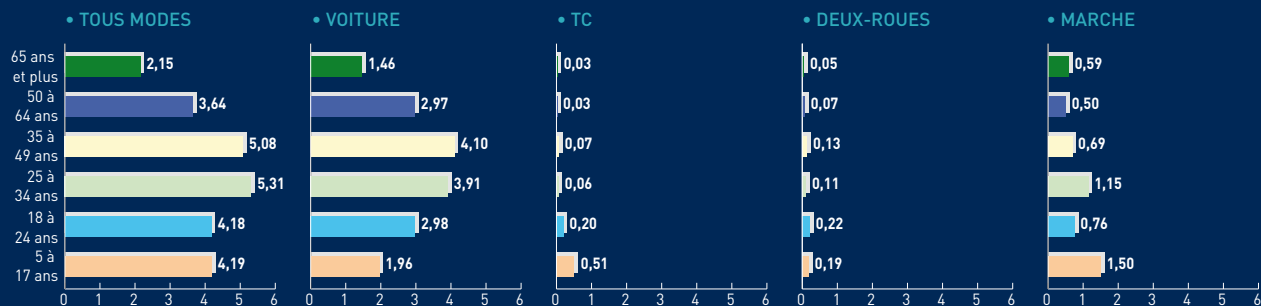
Comme on l'observe dans toutes les Enquêtes Ménages Déplacements, la mobilité tous modes confondus, en particulier l'usage de l'automobile, augmente avec le niveau d'études : les personnes ayant suivi des études supérieures se déplacent près de 4 fois plus en voiture que celles qui n'ont pas suivi d'études.

o UNE MOBILITÉ VARIABLE AVEC L'ÂGE

Comme partout, la mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit nettement à partir de 50 ans pour chuter fortement

au-delà de 64 ans. Les jeunes de moins de 24 ans se déplacent un peu plus que la moyenne mais nettement moins que les individus âgés de 25 à 49 ans. À tout âge,

la voiture est le mode de déplacement prédominant.



Source : SMESCOTA, Enquête Ménages Déplacements 2004/2005

- Ce sont les moins de 18 ans qui se déplacent le plus à pied mais la voiture reste leur mode de déplacement privilégié (en tant que passager). Ils sont, de loin, les plus gros utilisateurs des transports collectifs et font également des deux-roues un usage assez important.
- Les jeunes de 18 à 24 ans sont les

deuxièmes utilisateurs des transports collectifs. Ils utilisent déjà majoritairement la voiture. Ils marchent un peu moins que la moyenne, contrairement à ce qu'on observe en général.

- Les personnes de 25 à 49 ans se déplacent essentiellement en voiture. Parmi elles, celles qui ont moins de 35 ans marchent

plus que la moyenne, à la différence des plus de 34 ans qui utilisent davantage les deux-roues.

- Les personnes de 50 à 64 ans se déplacent essentiellement en voiture et relativement peu à pied.
- Au-delà de 65 ans, la mobilité décroît fortement.

Comment agir ?

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée auprès des habitants du SCoT de l'Artois confirment le poids de "l'automobilité" dans notre quotidien. Si le développement des modes alternatifs est indispensable, il convient également d'intégrer l'impact des formes urbaines, de la localisation de l'habitat, des activités... sur la mobilité. En effet, les économies d'énergie liées à la construction d'un lotissement aux standards HQE* sont largement annulées par la consommation d'énergie occasionnée par les déplacements de ses habitants

*Haute Qualité Environnementale. Logements économes en énergie.

dans le cas d'une implantation loin du tissu urbain existant et des commerces et services associés. Il ne s'agit pas de bannir l'automobile mais plutôt de renforcer les interactions entre les réseaux de transports alternatifs et le développement urbain, ce concept s'appliquant à l'échelle du quartier (cheminements piétonniers et cyclables à l'intérieur des îlots, densification à proximité des lignes de transports collectifs urbains...), de l'agglomération (projet de TCSP, aménagement des gares...) mais également à l'échelle de l'aire métropolitaine.

o THÉMATIQUES À VENIR

- Trafics routiers et accidentologie.
- Les déplacements interurbains vers l'aire métropolitaine.

