

LES DEPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TRAVAIL

Constats et Éléments de réflexions

***L'ENQUETE DEPLACEMENTS 2006 :
ELEMENTS DE CADRAGE SUR LA MOBILITE***

Les « Enquêtes Ménages Déplacements »

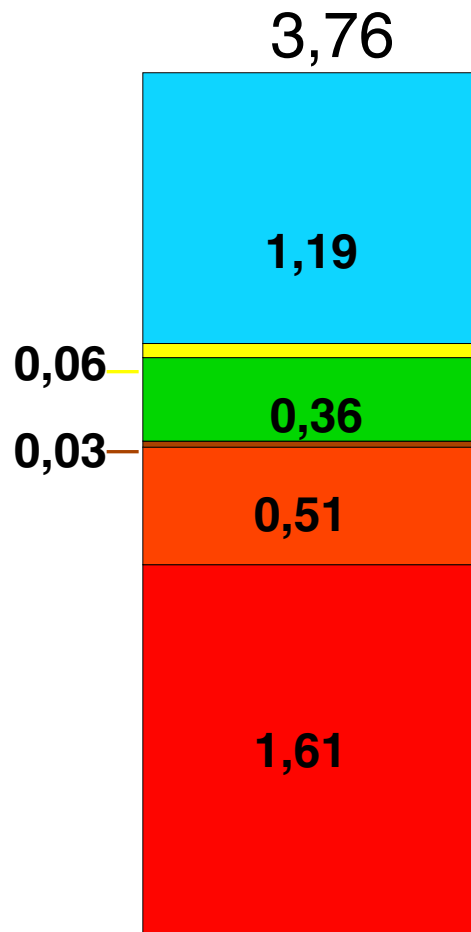
Un outil essentiel pour la planification locale

- ✧ connaître les « parts de marché » des différents modes de déplacements
- ✧ aider à la décision en matière de politique de déplacements grâce à la modélisation de trafic
- ✧ mesurer à posteriori les politiques de déplacements

Une base de données nationale

- ✧ méthodologie nationale standard Certu depuis 30 ans
- ✧ évolutions dans le temps
- ✧ comparaisons entre agglomérations

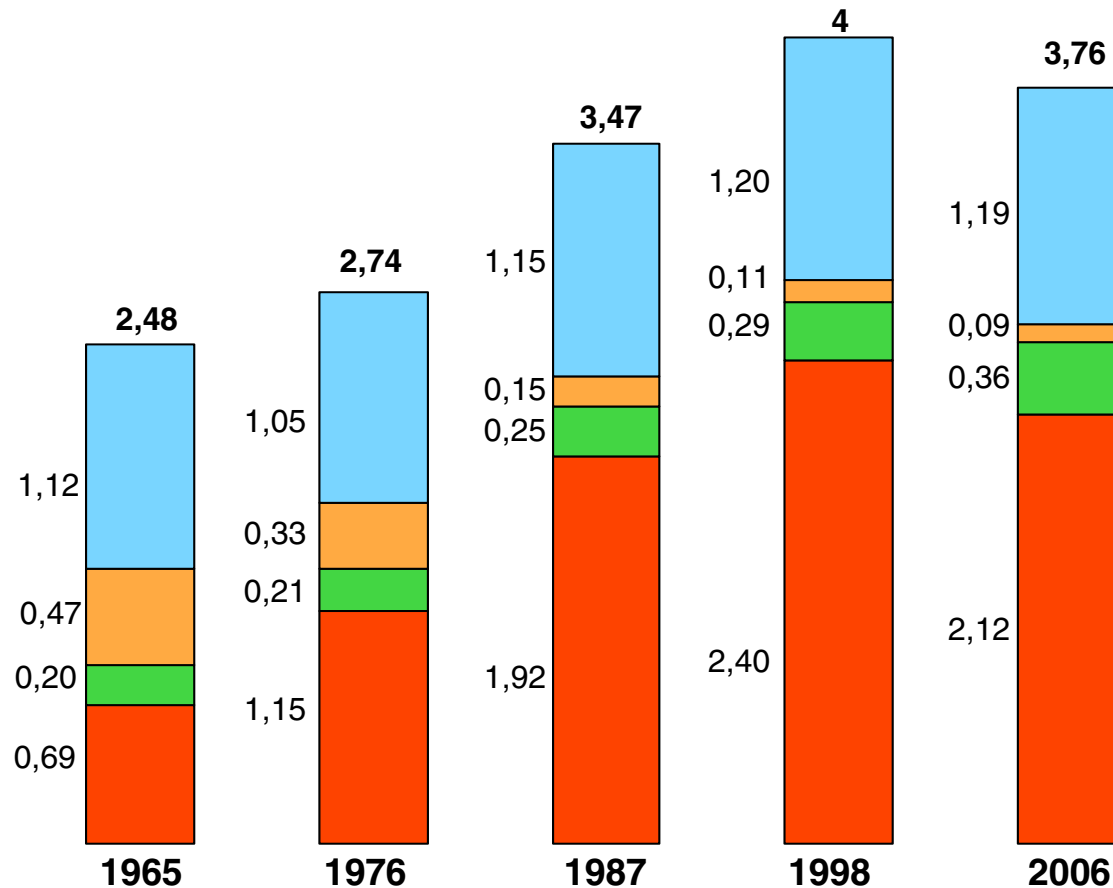
Comment se déplacent les habitants ?







Un habitant se déplace en moyenne **3,76** fois par jour :

- ➡ à pied : 31%
- ➡ à vélo : 2%
- ➡ en transports collectifs : 10%
- ➡ en 2 roues motorisé : 1%
- ➡ passager d'une voiture : 13%
- ➡ conducteur d'une voiture: 43%

Quelle évolution de la mobilité ?



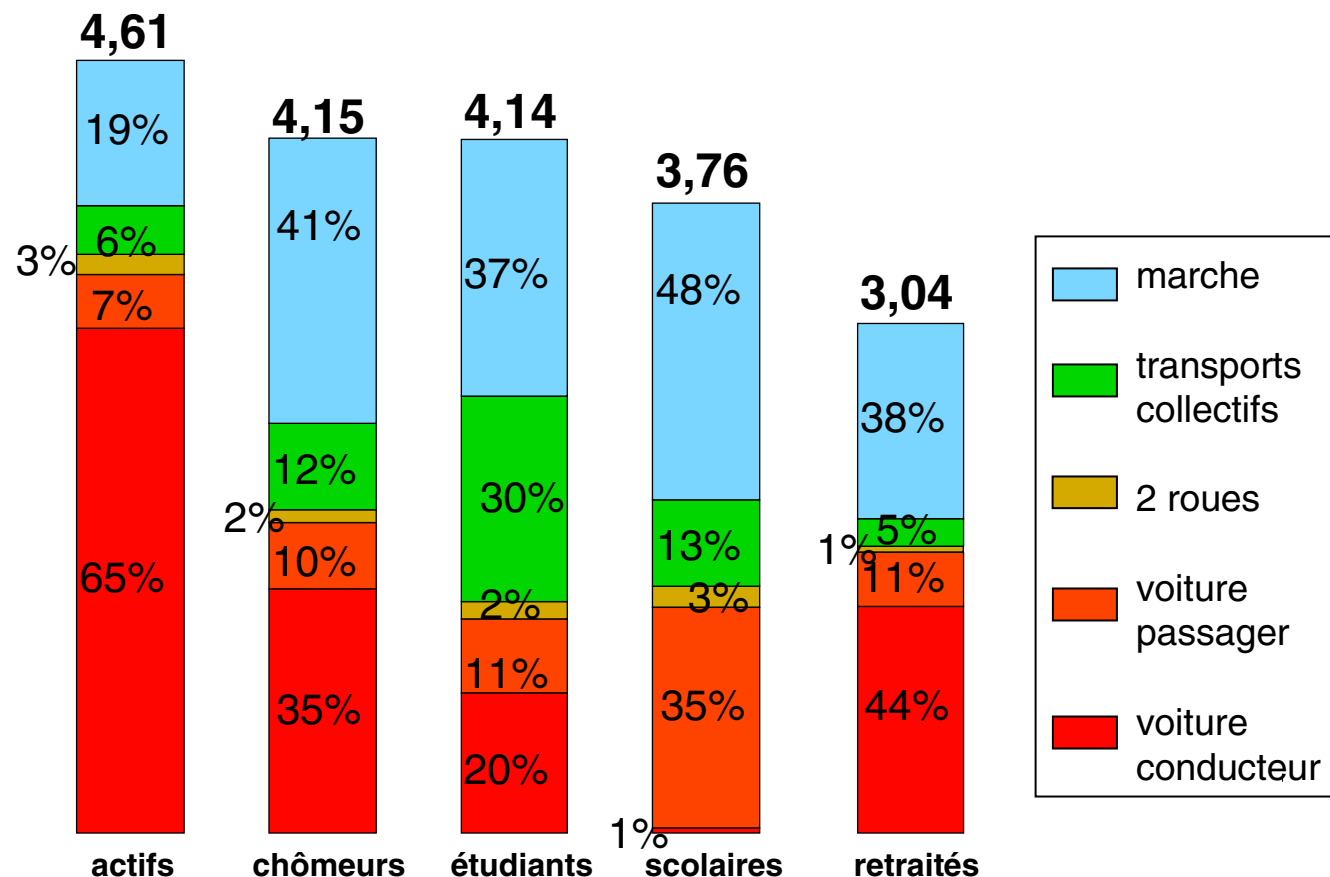
En 2006

-  la marche à pied reste stable
-  le 2 roues baisse
-  les transports collectifs progressent
-  l'usage de la voiture baisse pour la première fois

Les déplacements quotidiens des habitants de la métropole lilloise

Source : Enquête sur les déplacements des habitants 1965, 1976, 1987, 1998, 2006

Des mobilités différentes selon l'occupation principale

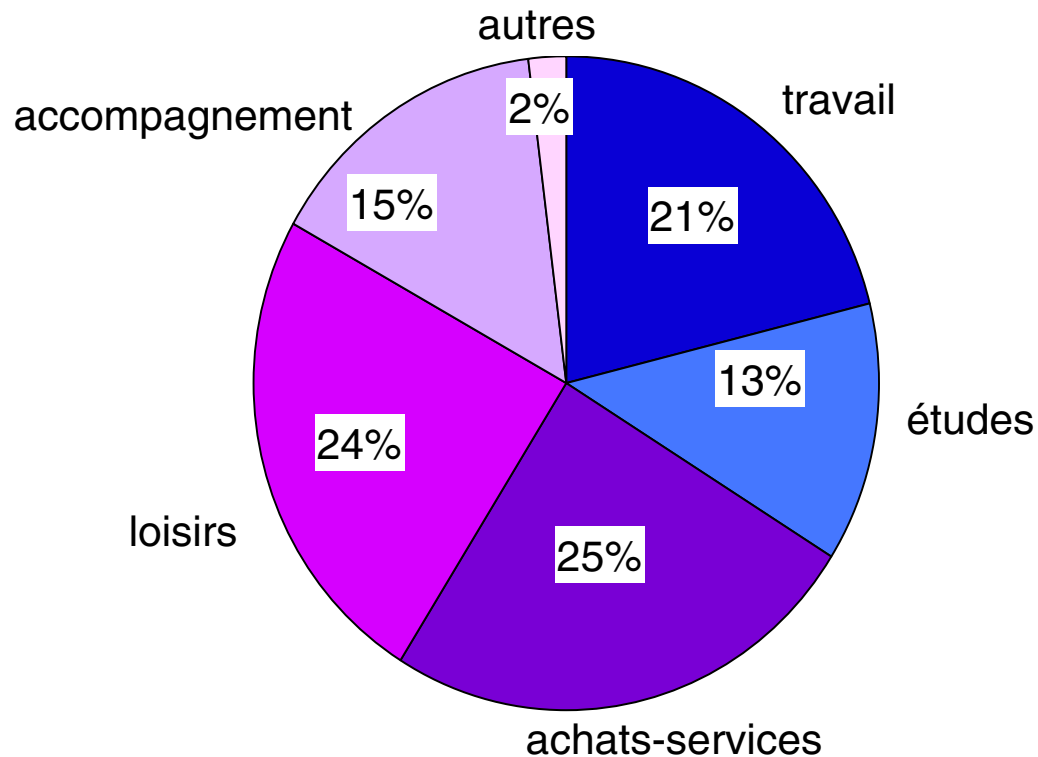


La mobilité et la répartition modale sont très variables selon l'occupation principale : les actifs sont les plus grands utilisateurs de la voiture, les étudiants les plus grands utilisateurs des TC, les scolaires les plus grands marcheurs.

Les déplacements quotidiens des habitants de la métropole lilloise âgés de 5 ans et plus selon leur occupation principale

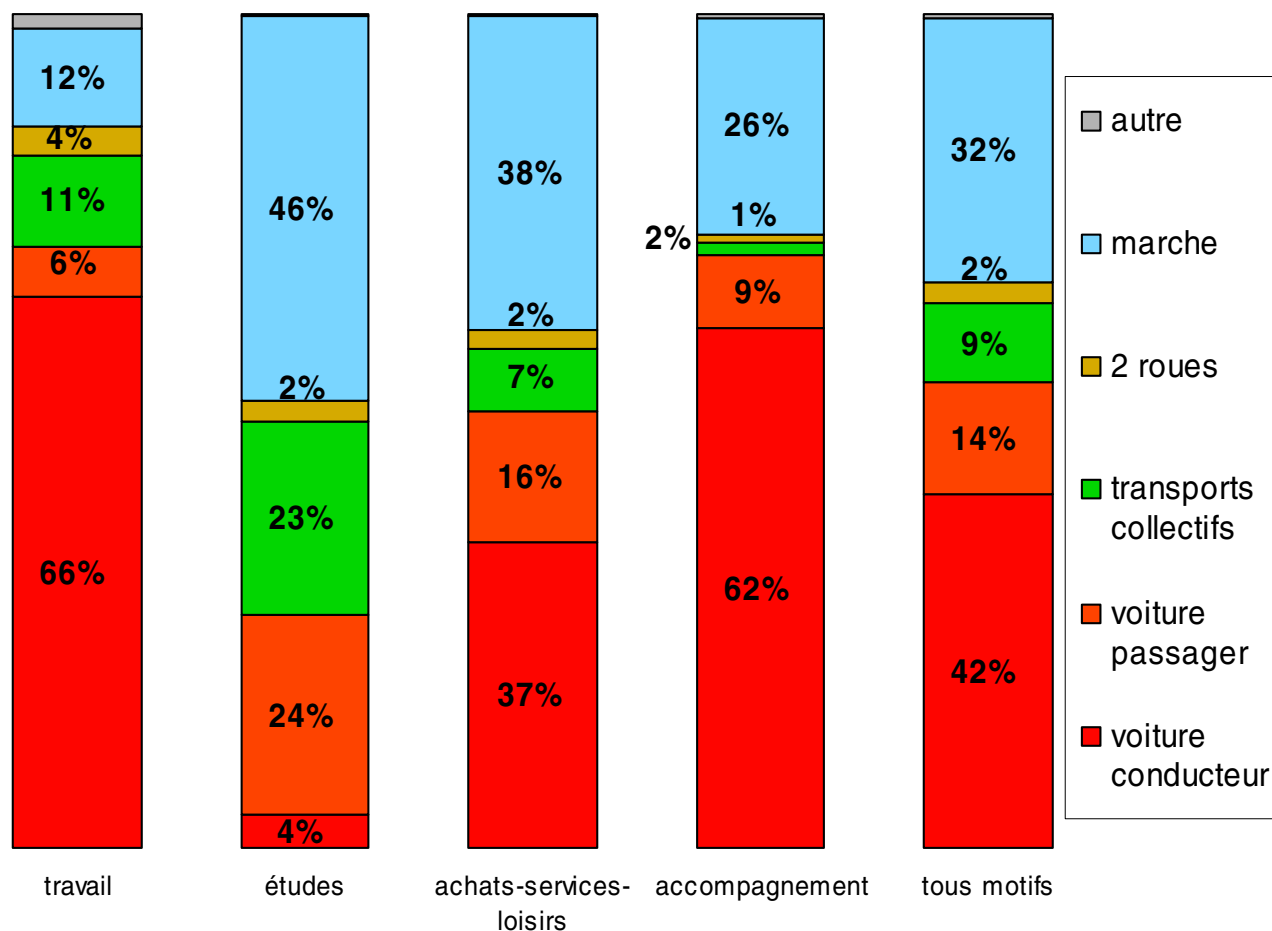
Source : ED 2006

Pourquoi se déplace-t-on ?



- ✧ Les motifs loisirs et achats-service représentent la moitié des déplacements
- ✧ Le travail et les études représentent un tiers des déplacements.
- ✧ Le motif « accompagnement » représente 15% des déplacements.

Motifs et modes

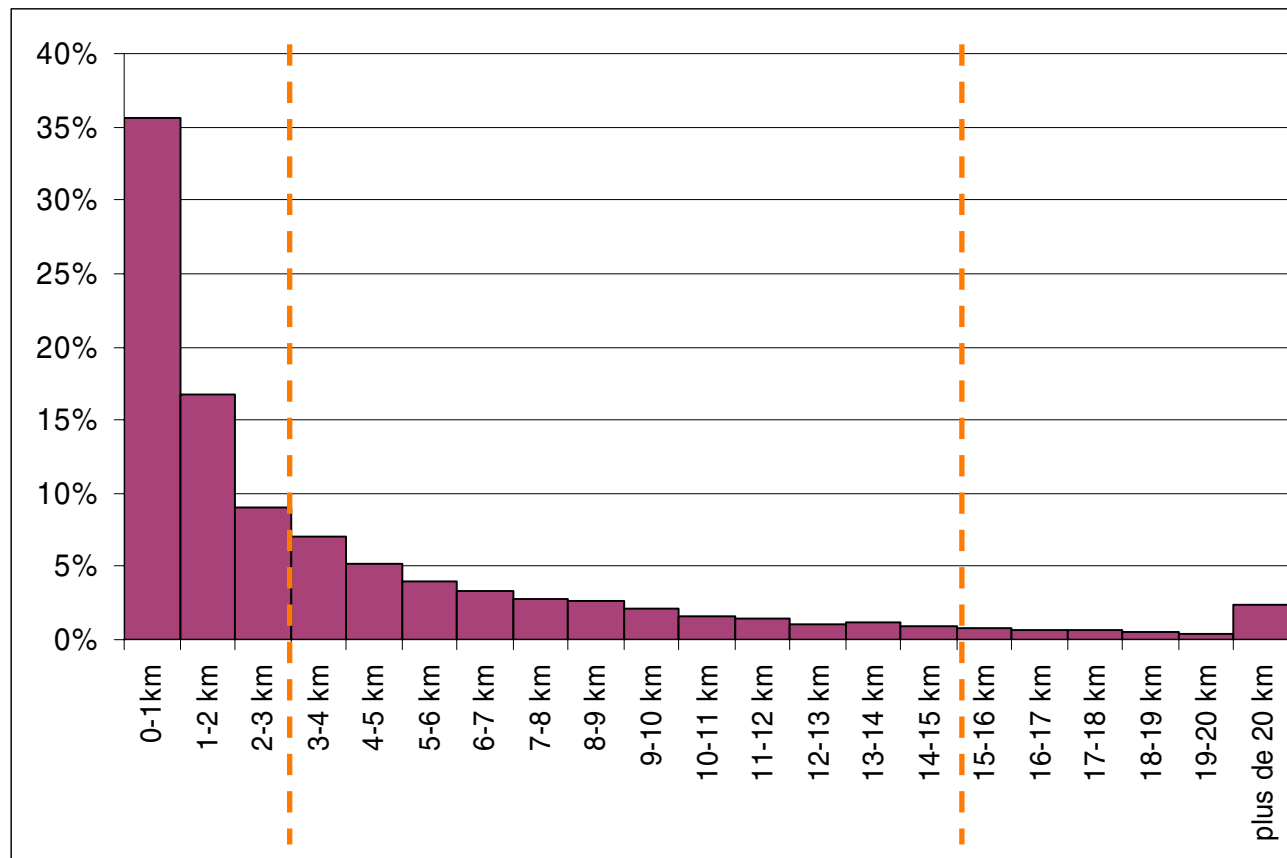


La répartition modale est très variable selon les motifs de déplacements : la voiture domine sauf pour le motif « études » pour lequel la marche et les transports collectifs sont particulièrement présents.

Répartition des modes utilisés selon le motif de déplacement

Source : ED 2006

Distance de l'ensemble des déplacements



La longueur moyenne d'un déplacement est de **4,1 km** ;

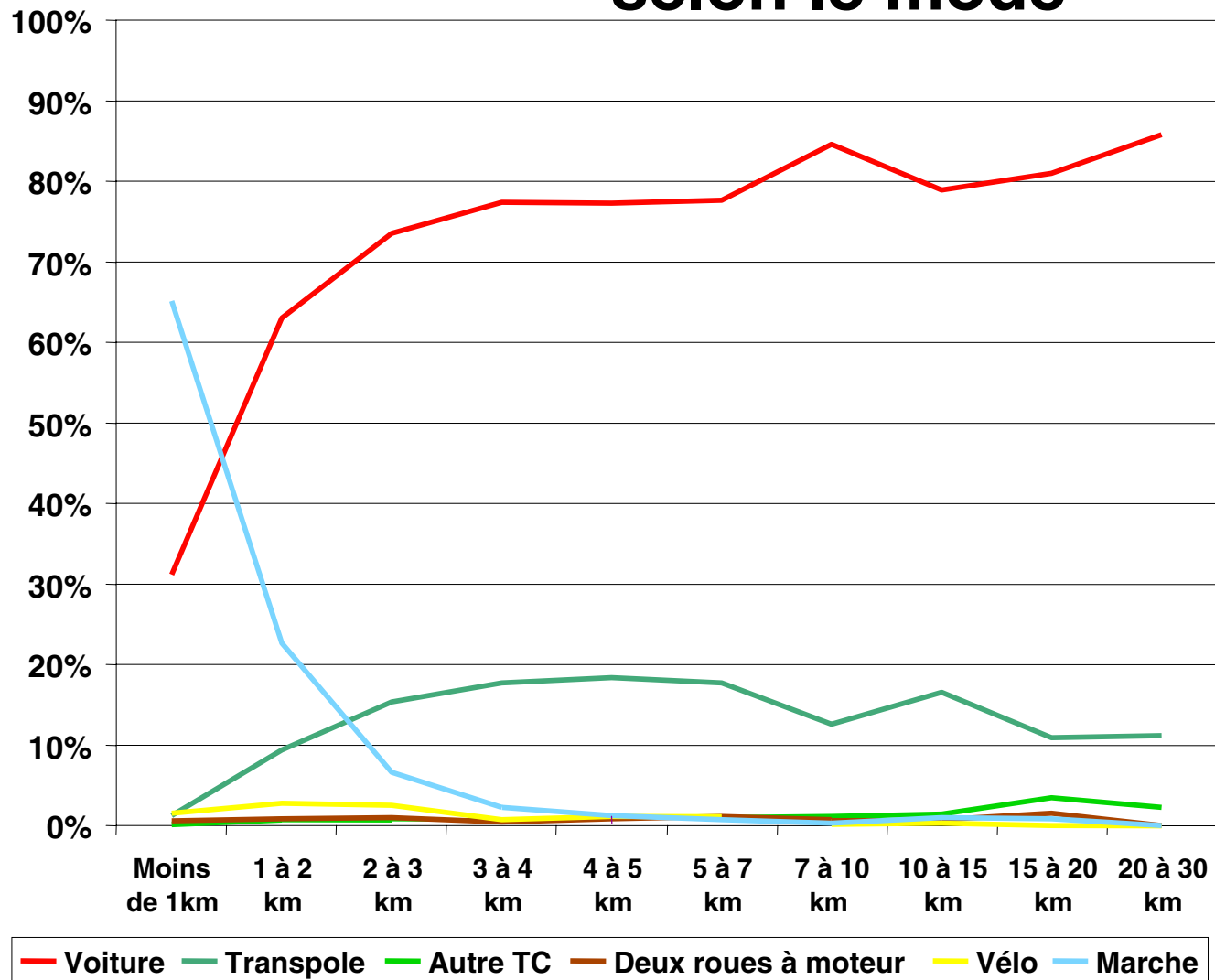
60% des déplacements font **moins de 3 km** ;

5% font **plus de 15 km**.

Répartition des déplacements des habitants de LMCU selon leur distance

Source : ED 2006

Portée de l'ensemble des déplacements selon le mode

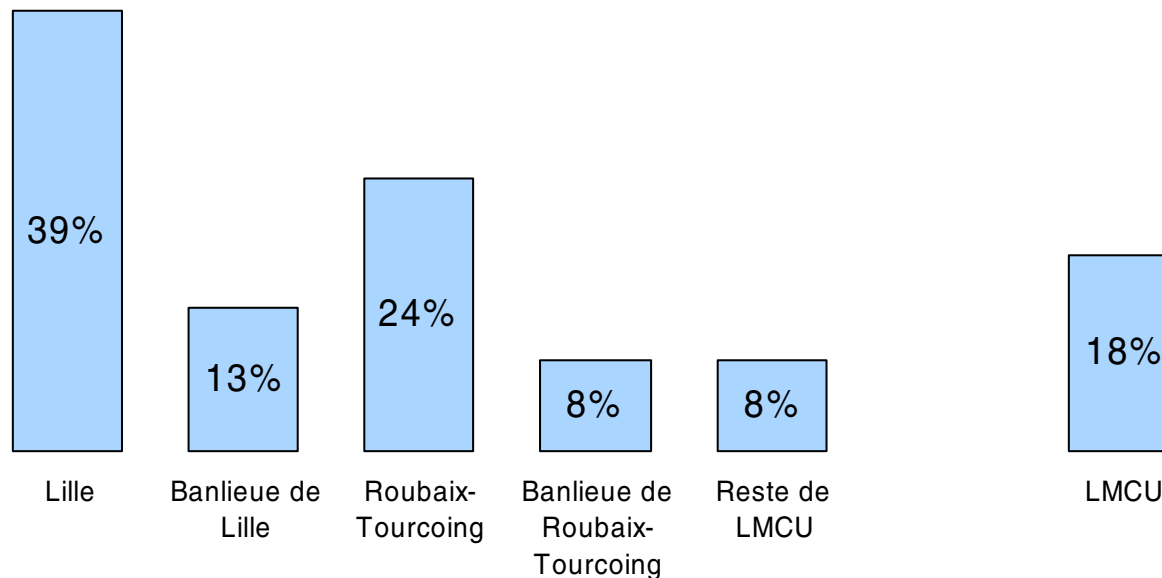


Dès les très courtes distances, la voiture est très utilisée.

Distance à vol d'oiseau des déplacements quotidiens des habitants de la métropole lilloise selon le mode utilisé

Source : ED 2006

Personnes sans voiture et zone de résidence

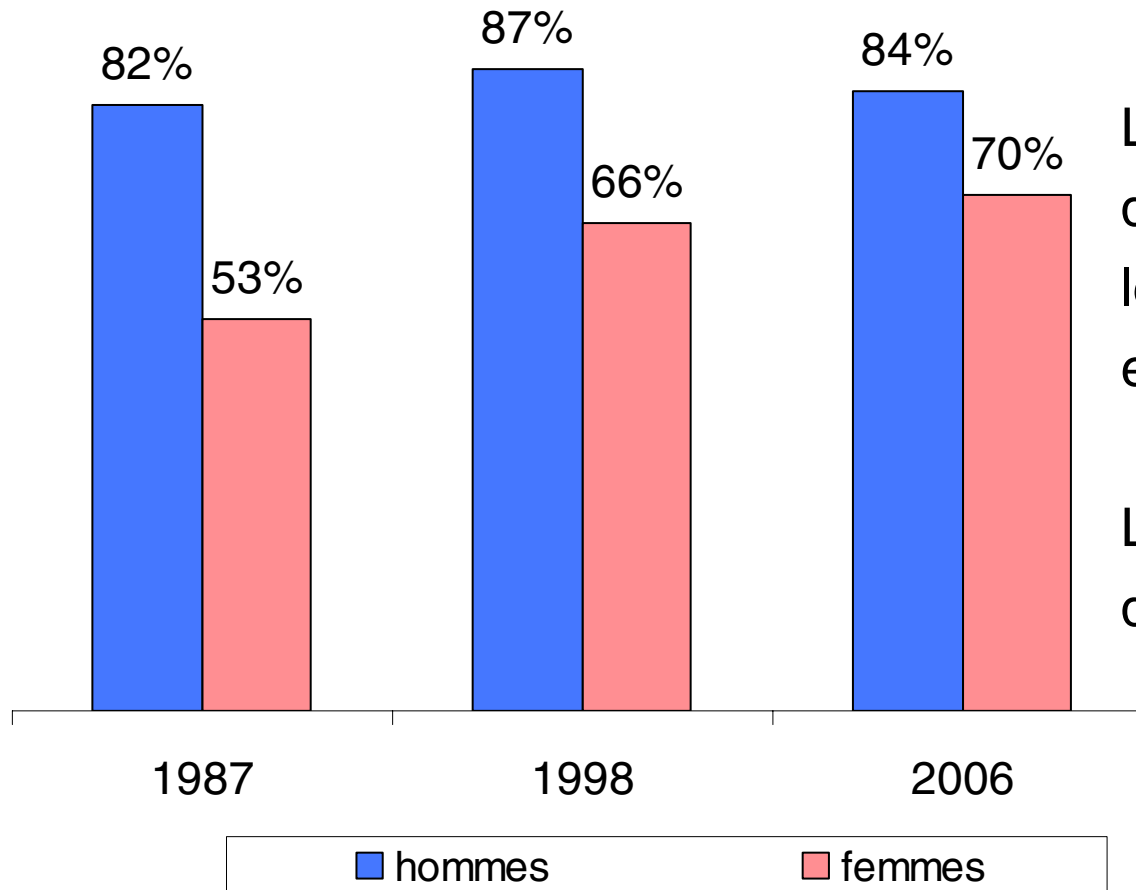


La part de personnes sans voiture atteint les **39%** à **Lille** alors qu'elle est en dessous des 10% en zone plus périphérique.

Part de personnes dont le ménage ne dispose pas de voiture par territoire

Source : ED 2006

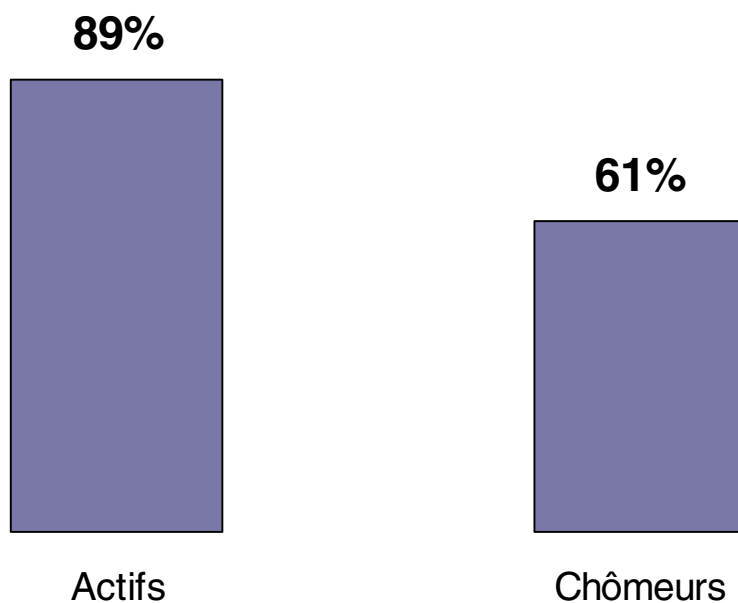
Possession du permis de conduire



La proportion d'hommes de 18 ans et plus possédant le permis de conduire est « stable » depuis 20 ans

La différence hommes/femmes décroît régulièrement

Possession du permis de conduire et statut



La possession du permis de conduire varie fortement entre les personnes ayant un emploi (89%) et celles qui en recherchent un (61%).

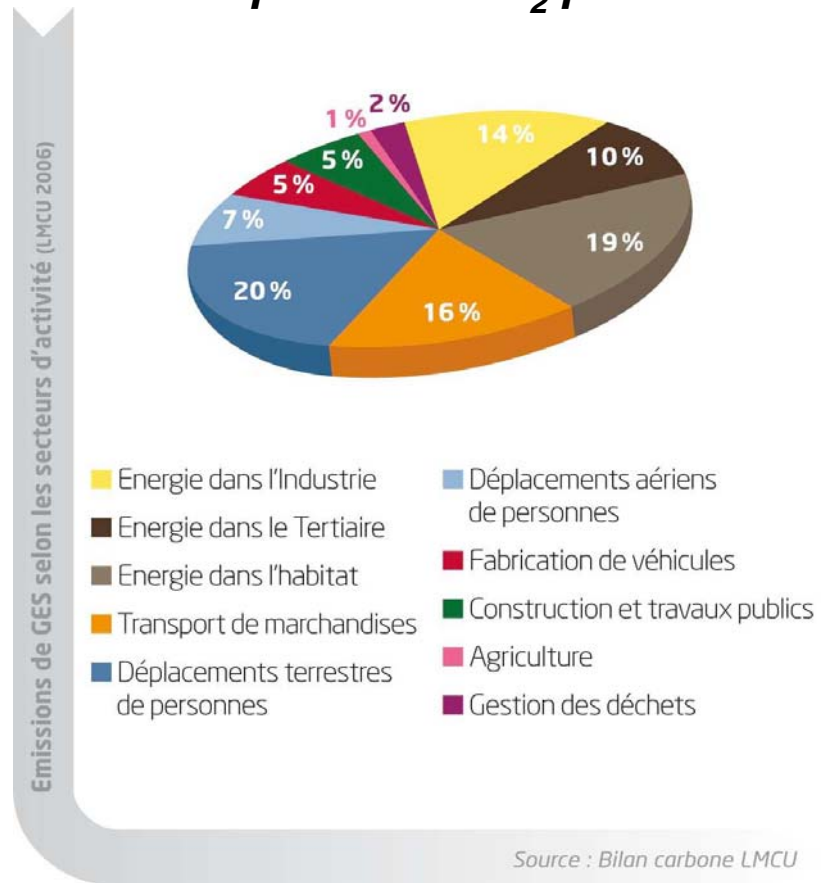
***L'ENQUETE DEPLACEMENTS 2006 :
POINT SUR LA SUR MOBILITE ET L'ENVIRONNEMENT***

Part des différents secteurs émetteurs dans le bilan carbone de LMCU (2009)

Approche environnementale de la mobilité :

- **Importance de la part des transports dans les émissions de GES sur LMCU : 43 %**

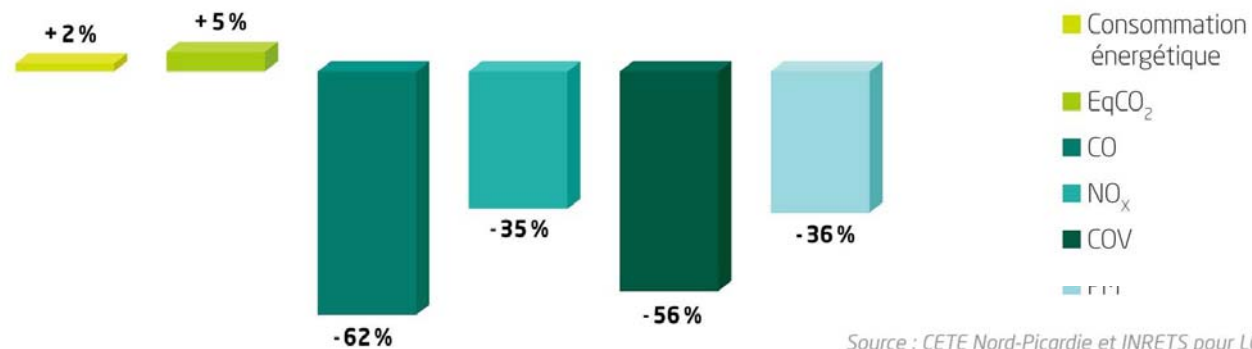
10 millions de tonnes équivalent CO₂ par an



1998-2006 : des évolutions contrastées selon les émissions

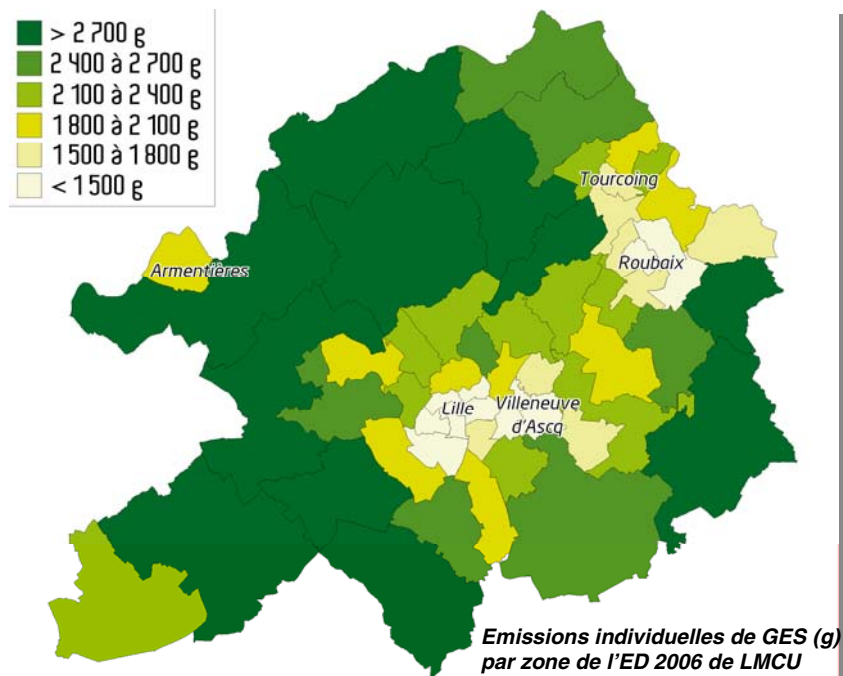
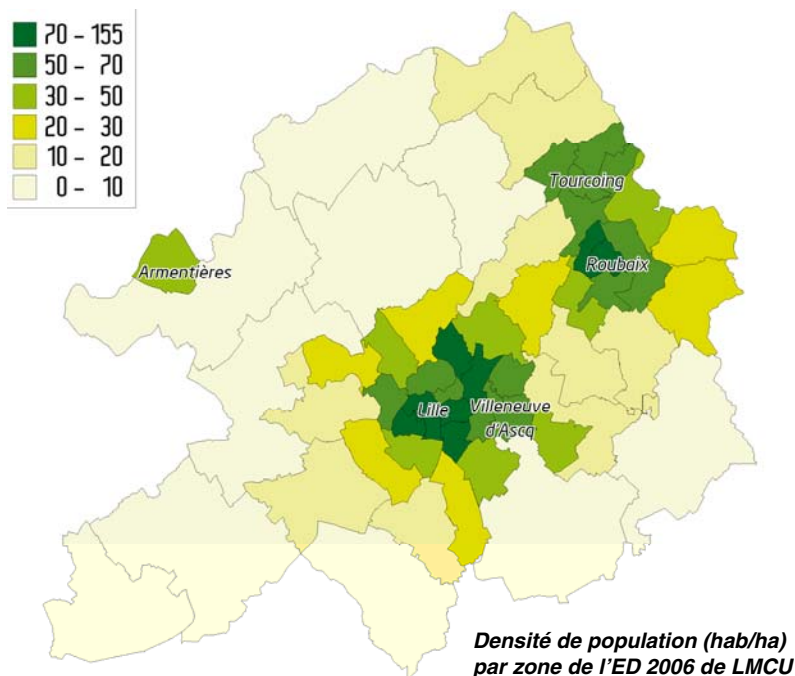
- **Légère hausse des émissions de GES liées aux déplacements ...**
 - 4 430 tonnes de GES émises par jour sur LMCU en 2006
 - soit une légère hausse par rapport à 1998
 - avec une consommation énergétique quasi stable
- **Mais diminution sensible des émissions de polluants locaux**

Evolutions 2006/1998 des consommations énergétiques et émissions polluantes du transport



La localisation résidentielle (1/2)

- **Une forte corrélation entre densité d'habitat, mixité des fonctions, et émissions individuelles de GES des résidents**
 - Les plus fortes émissions individuelles sont constatées sur les territoires les moins peuplés (et les plus éloignés des centres) et inversement

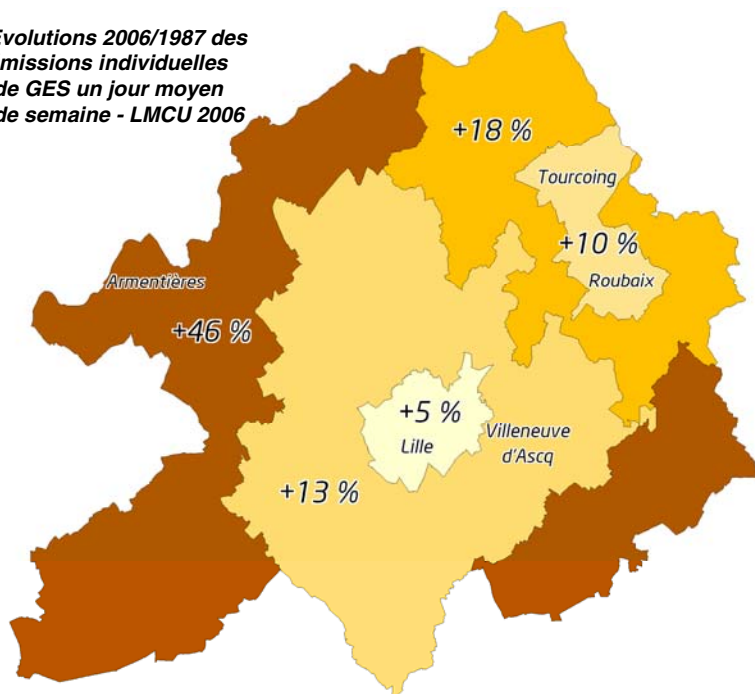


La localisation résidentielle (2/2)

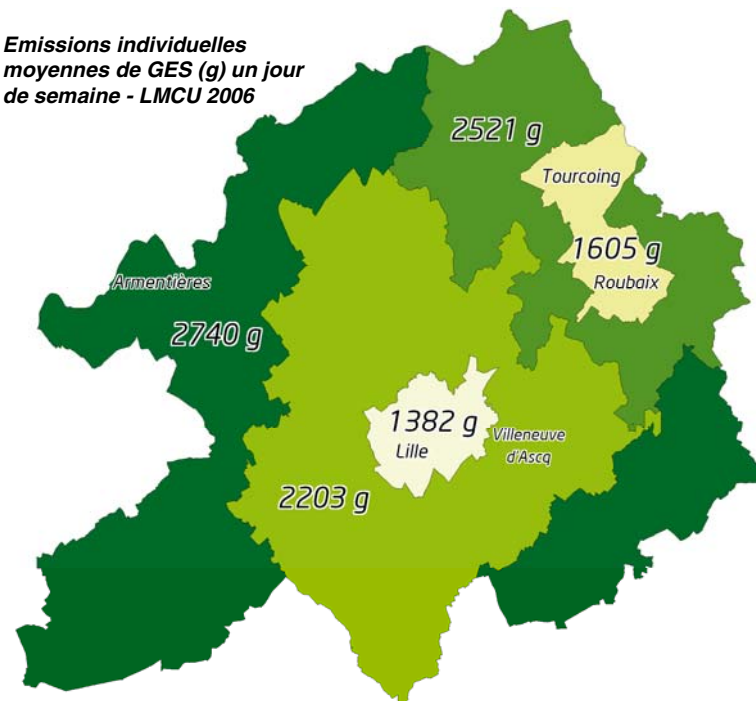
- **Une dépendance accrue à l'automobile**

- Les centres urbains denses et compacts, mixant les fonctions, bien desservis par les transports collectifs, favorisent les distances courtes praticables à pied ainsi que l'usage des TC
- A l'inverse, habiter une zone périurbaine impose aux résidents de parcourir des distances plus longues et à recourir davantage à l'automobile, faute d'alternative

Evolutions 2006/1987 des émissions individuelles de GES un jour moyen de semaine - LMCU 2006

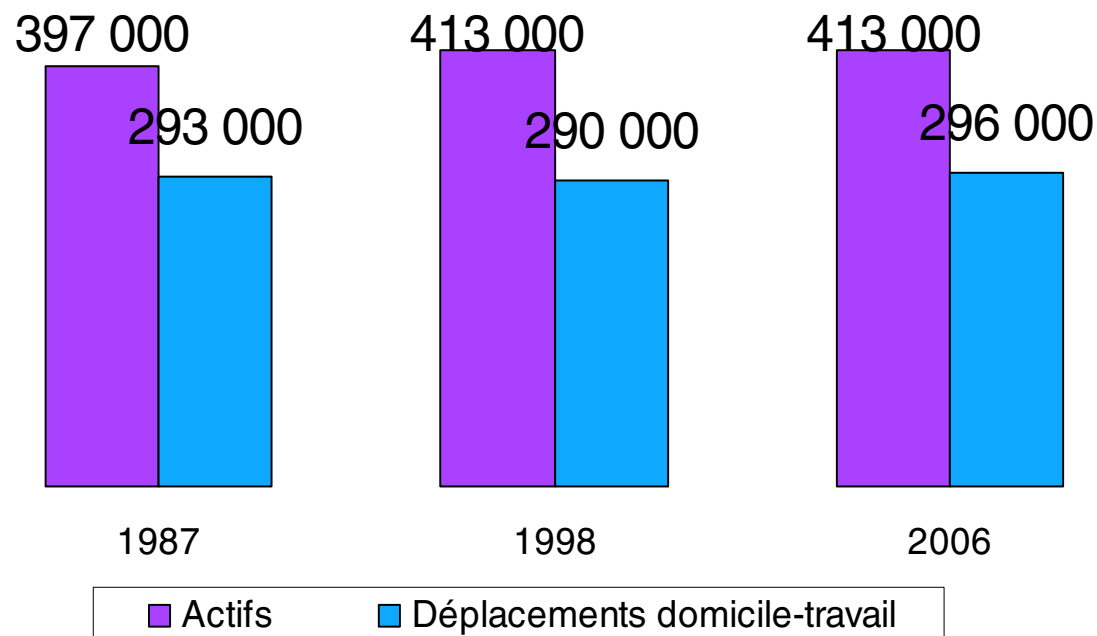


Emissions individuelles moyennes de GES (g) un jour de semaine - LMCU 2006



***LES DEPLACEMENTS « DOMICILE - TRAVAIL »
DANS L'ENQUETE DEPLACEMENTS 2006***

Actifs et déplacements domicile-travail de 1987 à 2006

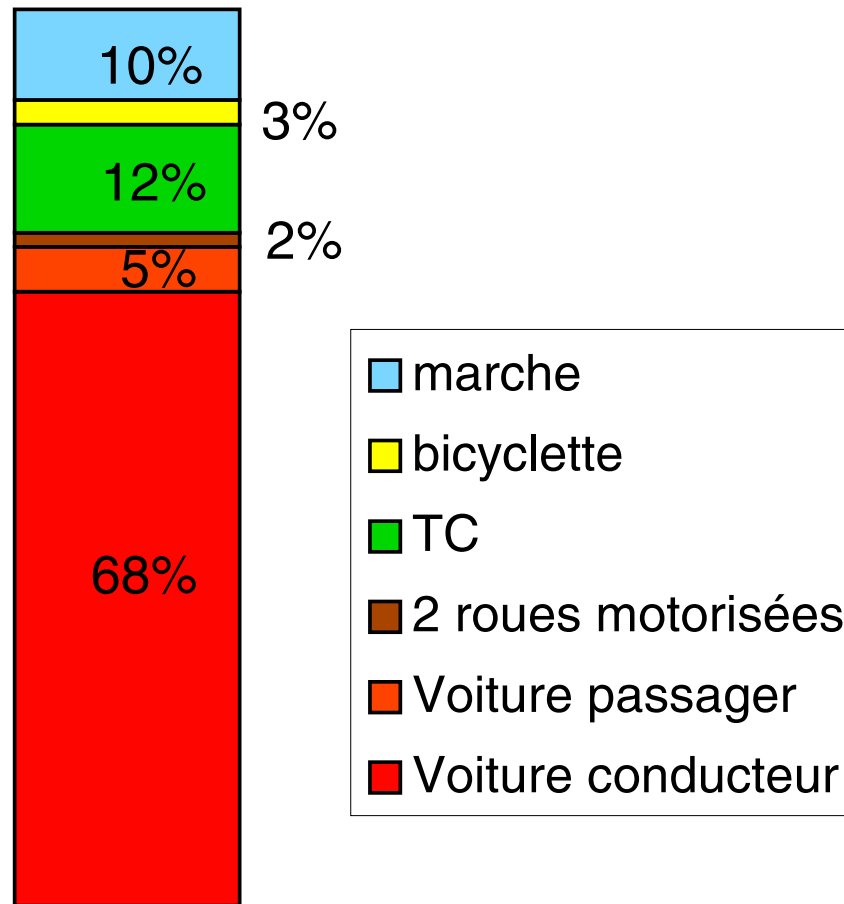


Entre 1987 et 2006, on constate que le volume de déplacements domicile-travail est resté relativement stable, parallèlement au nombre d'actifs.

Évolution du nombre d'actifs et de déplacements domicile-travail de 1987 à 2006

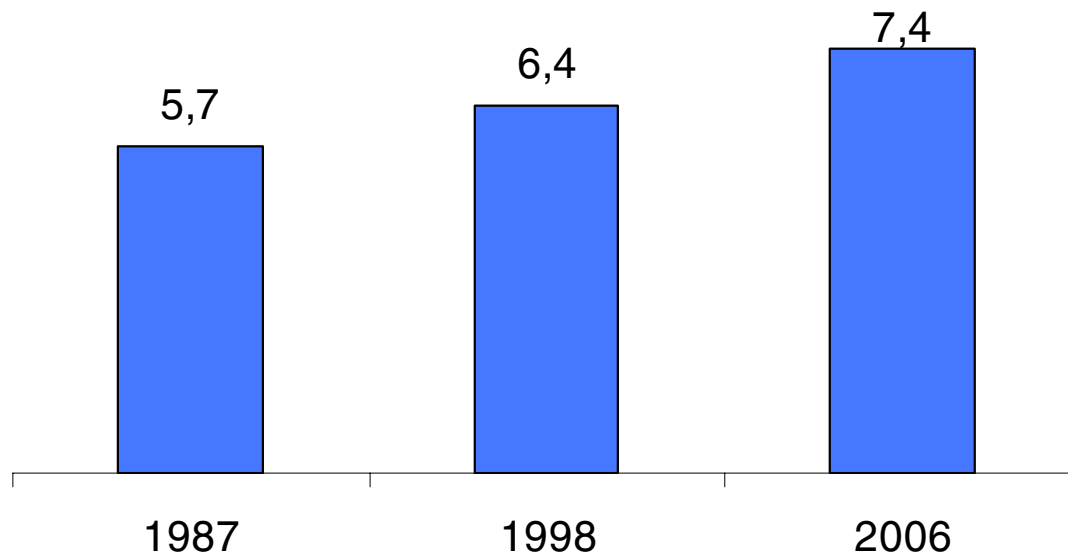
Source : Enquête sur les déplacements des habitants 1987, 1998, 2006

Déplacements domicile-travail



- Trois quarts des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture (contre 56% pour l'ensemble des déplacements).
- Seulement 10% des déplacements se font à pied (contre 30% pour l'ensemble des déplacements).
- La part modale des TC dans les déplacements domicile-travail est légèrement plus élevée que la moyenne (12% contre 10%).

Distances moyennes des déplacements domicile-travail (en km)



- Les distances moyennes des déplacements domicile-travail sont en forte augmentation depuis 1987.
- Elles ont augmenté de 30% en 20 ans.

Évolution de la distance moyenne des déplacements domicile-travail de 1987 à 2006

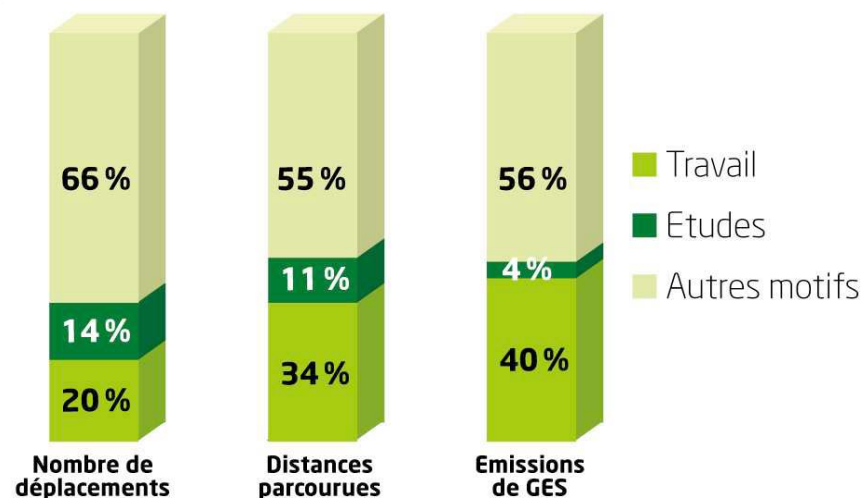
Source : Enquête sur les déplacements des habitants 1987, 1998, 2006

Le poids du motif « travail »

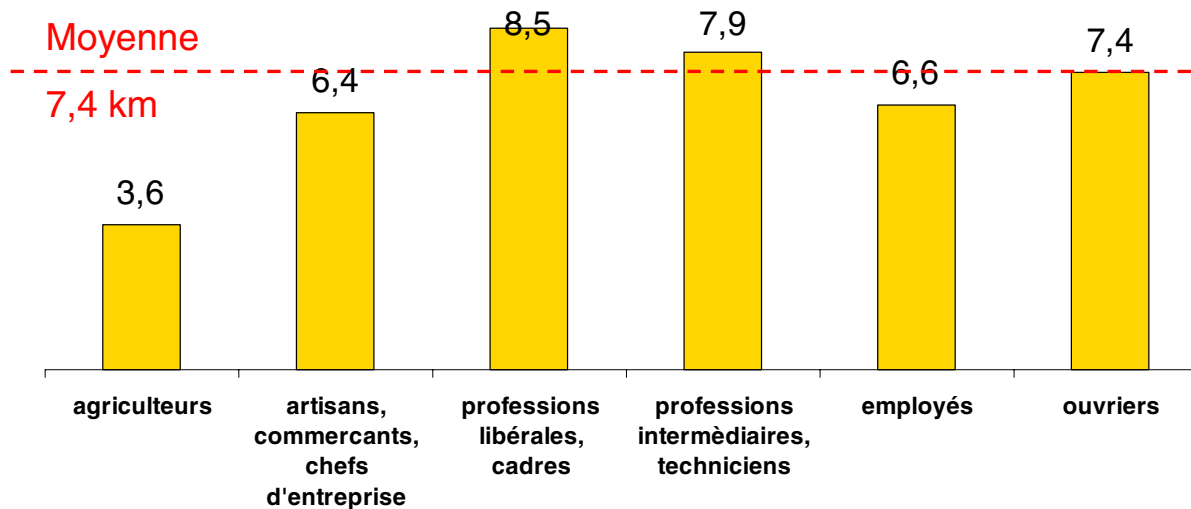
- **Les motifs prédominants**

- Les déplacements vers le travail, principaux générateurs de pollution
 - 20 % des déplacements des résidents sont liés à leur lieu de travail
 - 80 % des déplacements liés au travail sont réalisés en voiture (contre 54 % pour la totalité des déplacements)
- mais, deux fois plus longs que pour les autres motifs :
 - ils représentent 34 % des distances parcourues
 - et 40 % des émissions de GES, de NO_x et de particules

Poids des motifs dans les émissions polluantes (LMCU 2006)



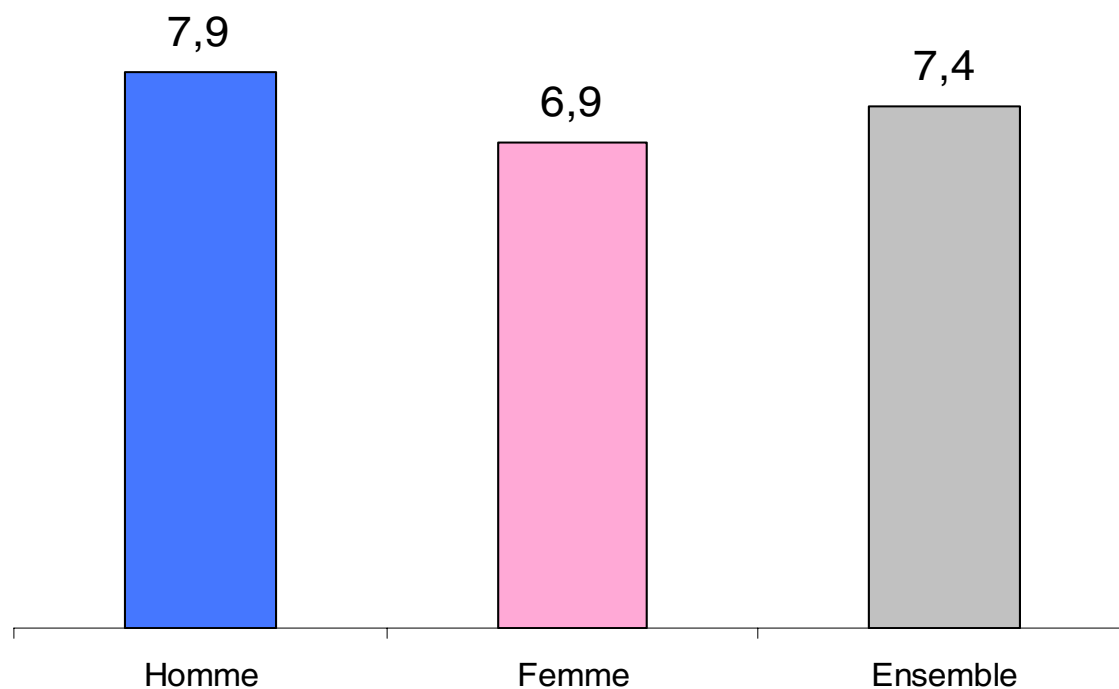
Distances moyennes des déplacements domicile-travail (en km) et CSP



Les catégories professions libérales, cadres et professions intermédiaires, techniciens parcourent des distances plus importantes que la moyenne pour se rendre sur leur lieu de travail.

La distance moyenne des déplacements domicile-travail parcourue par les ouvriers correspond à la moyenne de l'ensemble des catégories.

Distances moyennes des déplacements domicile-travail (en km) selon le genre

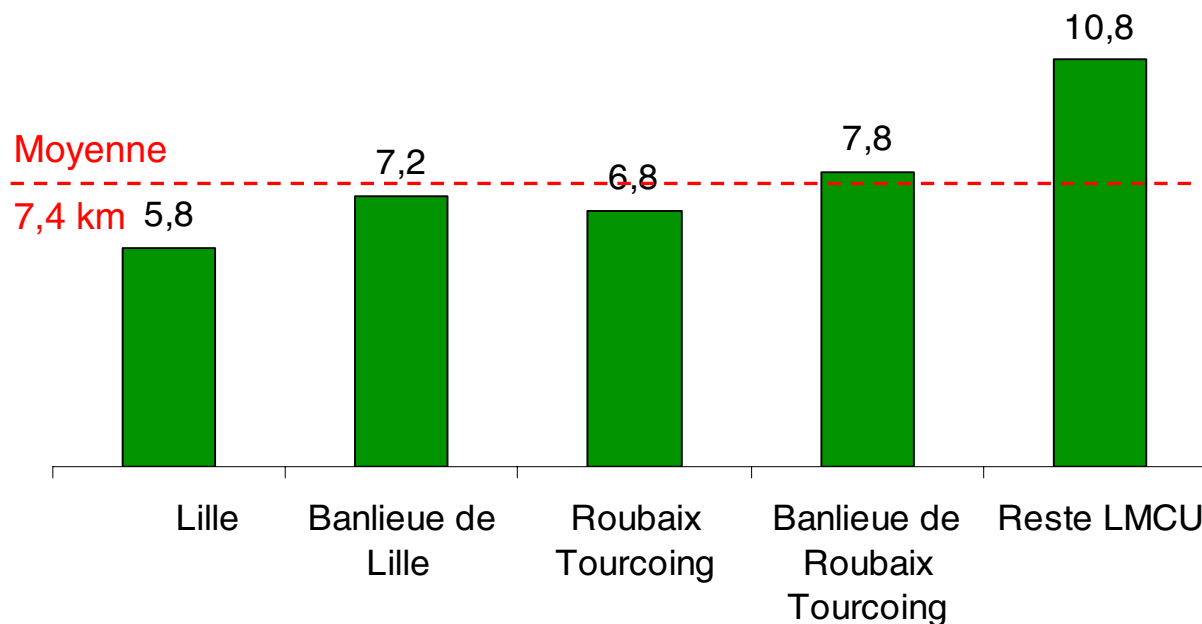


Les hommes parcourent en moyenne un kilomètre de plus que les femmes pour se rendre sur leur lieu de travail.

Distances moyennes des déplacements domicile-travail en fonction du genre

Source : Enquête sur les déplacements des habitants 2006

Distances moyennes des déplacements domicile-travail (en km)



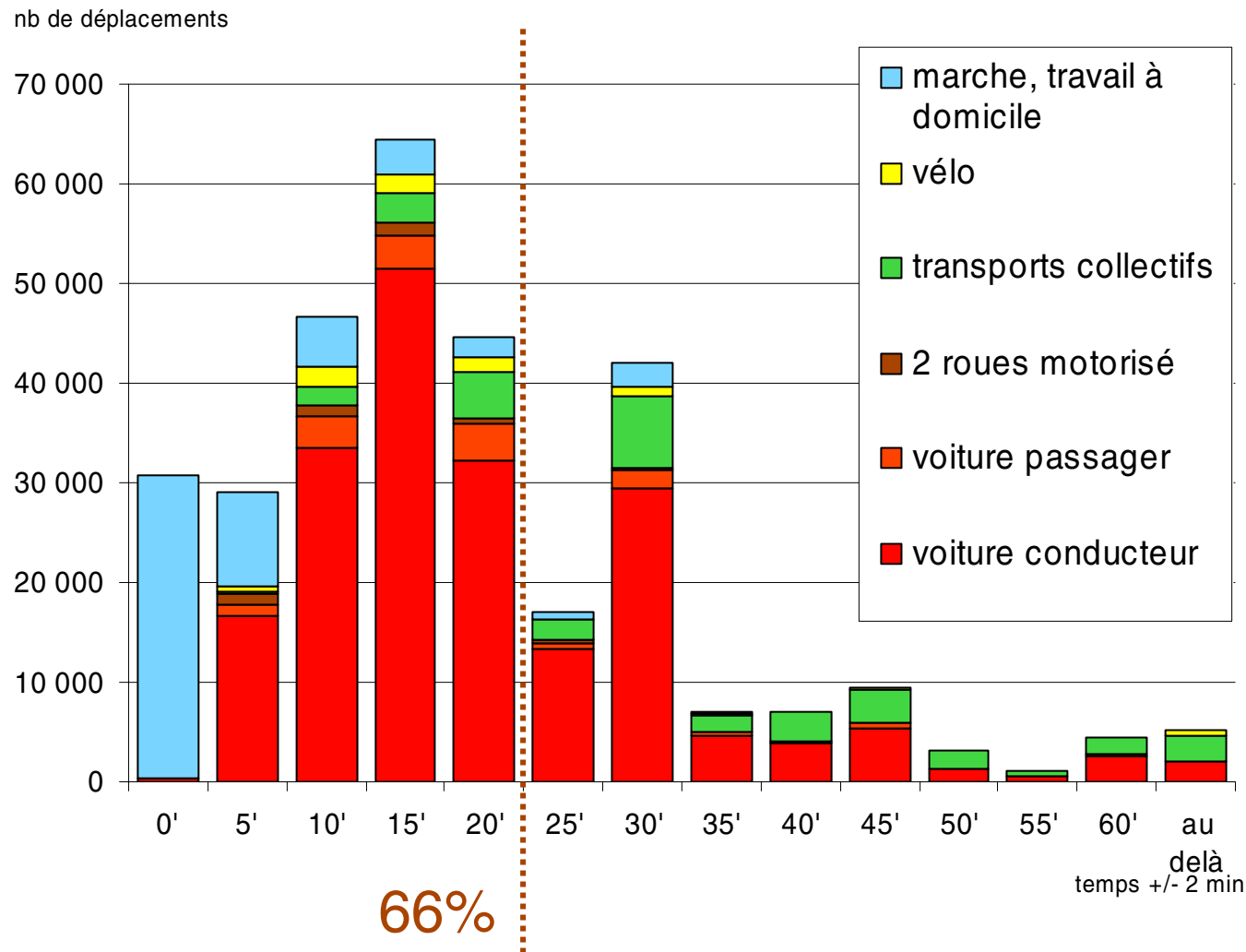
La distance moyenne des déplacements domicile-travail évolue fortement selon la zone de résidence.

On constate que les actifs du reste LMCU (zones périurbaines) parcourent près du double de kilomètres pour leurs déplacements domicile-travail que les actifs lillois.

Distances moyennes des déplacements domicile-travail en fonction de la zone de résidence

Source : Enquête sur les déplacements des habitants 2006

Durée des déplacements domicile-travail



7% des actifs travaillent à leur domicile.

2 actifs sur 3 de la Métropole mettent au maximum 20 minutes pour aller travailler.

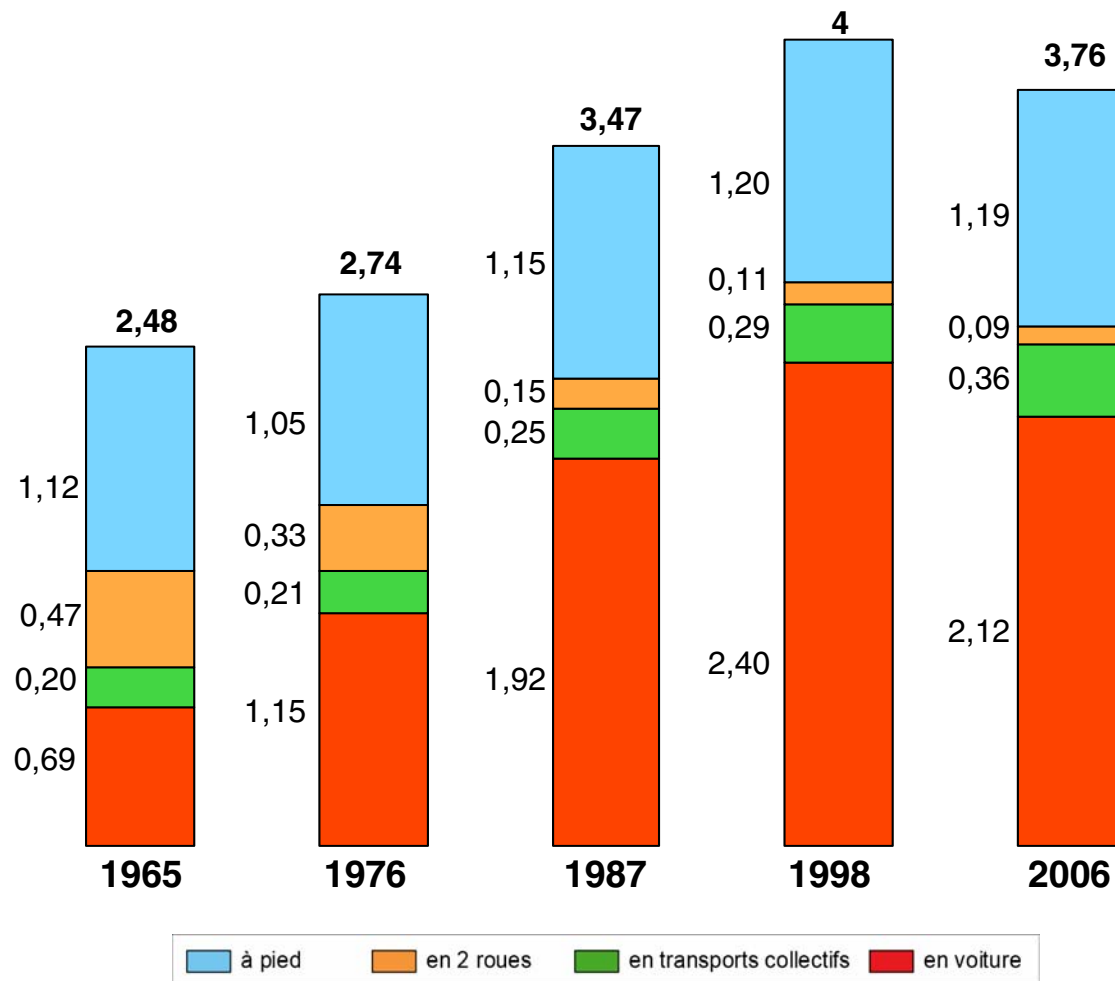
Répartition des déplacements domicile-travail des actifs selon la durée déclarée et le mode utilisé

Source : ED 2006

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Les évolutions récentes de la mobilité

ED 2006



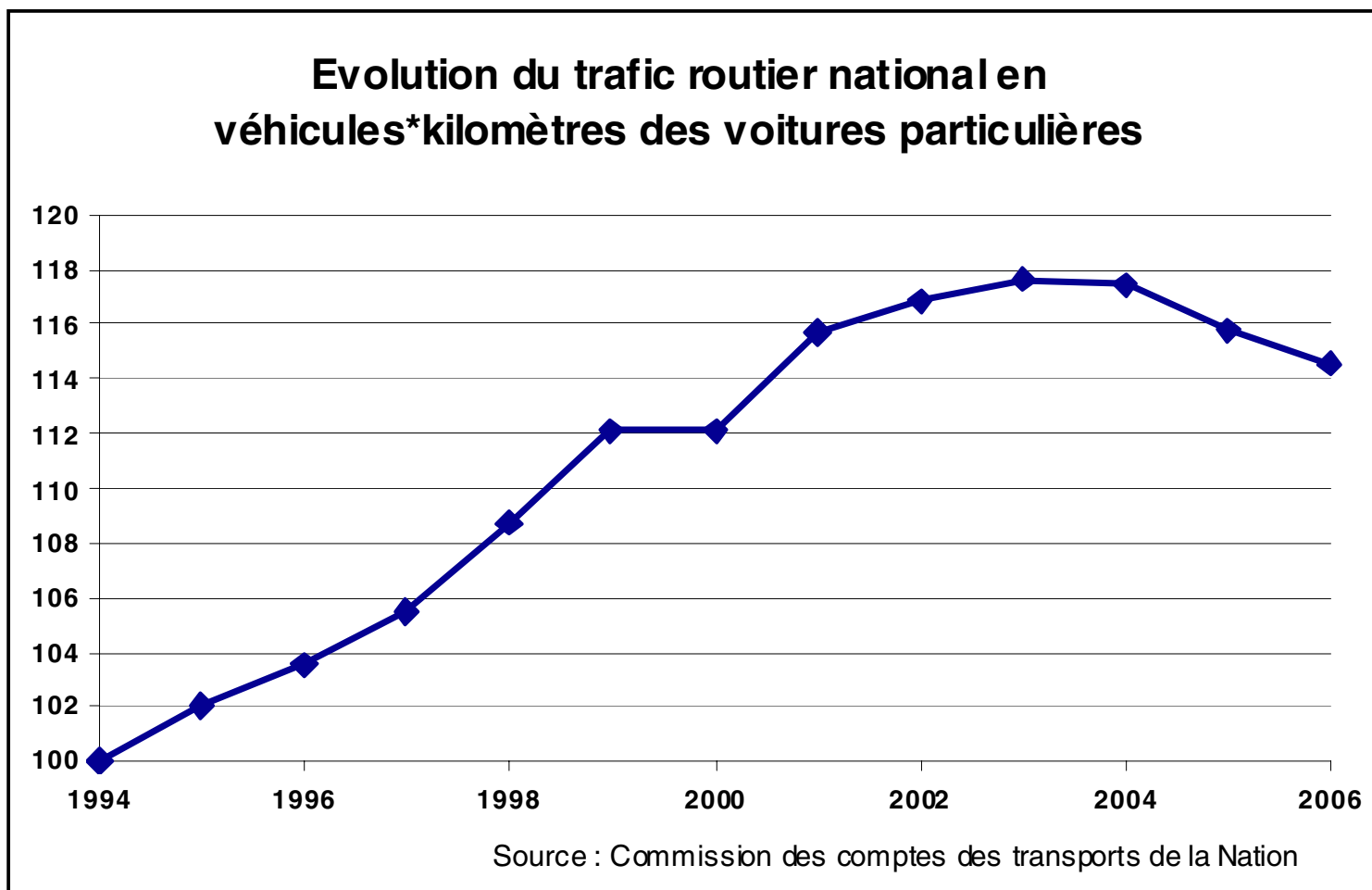
- ➡ la marche à pied reste stable
- ➡ le 2 roues baisse
- ➡ les transports collectifs progressent
- ➡ l'usage de la voiture baisse pour la première fois

Les déplacements quotidiens des habitants de la métropole lilloise

Source : Enquête sur les déplacements des habitants 1965, 1976, 1987, 1998, 2006

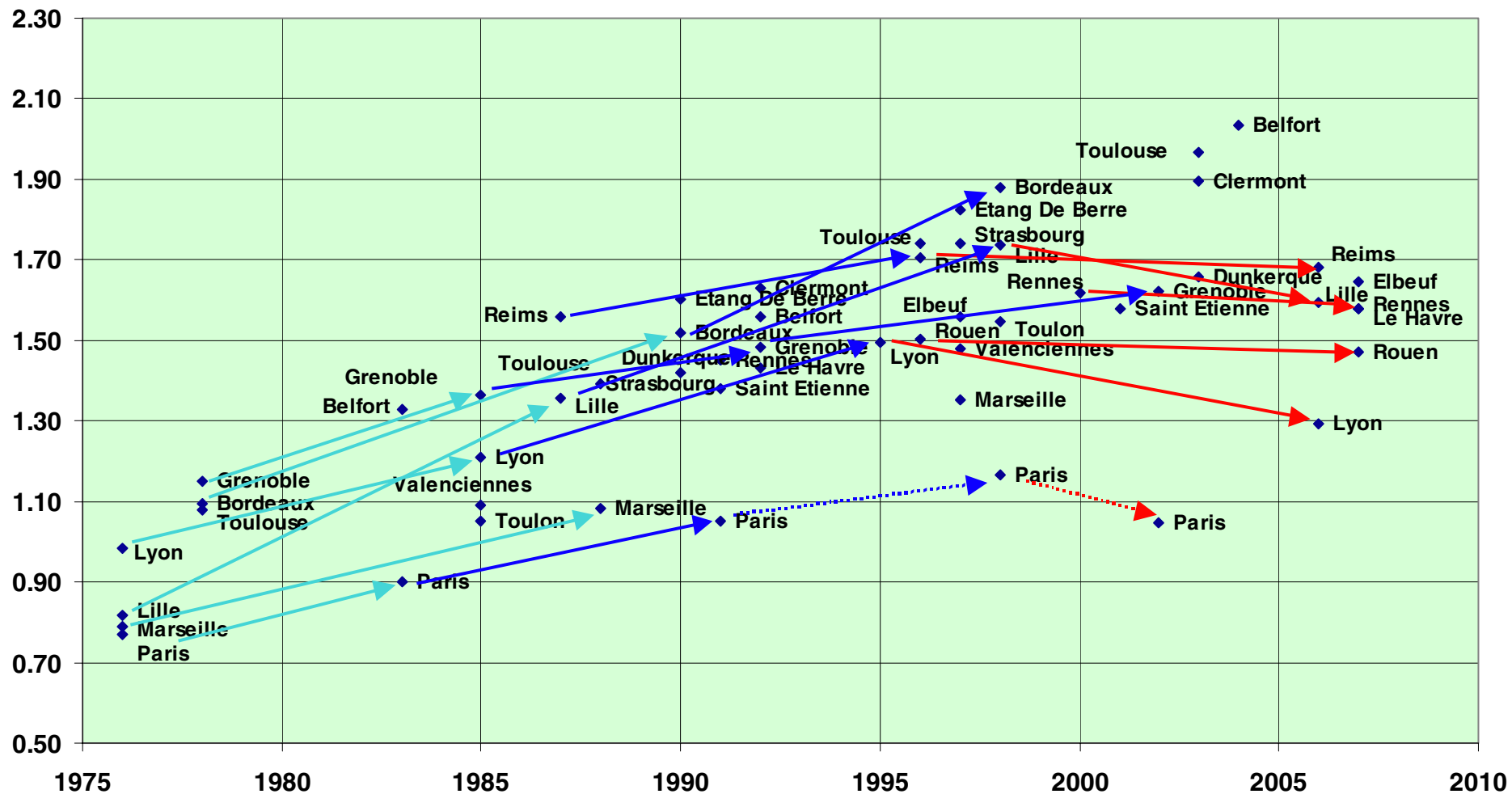
Les évolutions récentes de la mobilité

Des données nationales sur les trafics routiers qui confirment cette baisse depuis 2004 en France ?



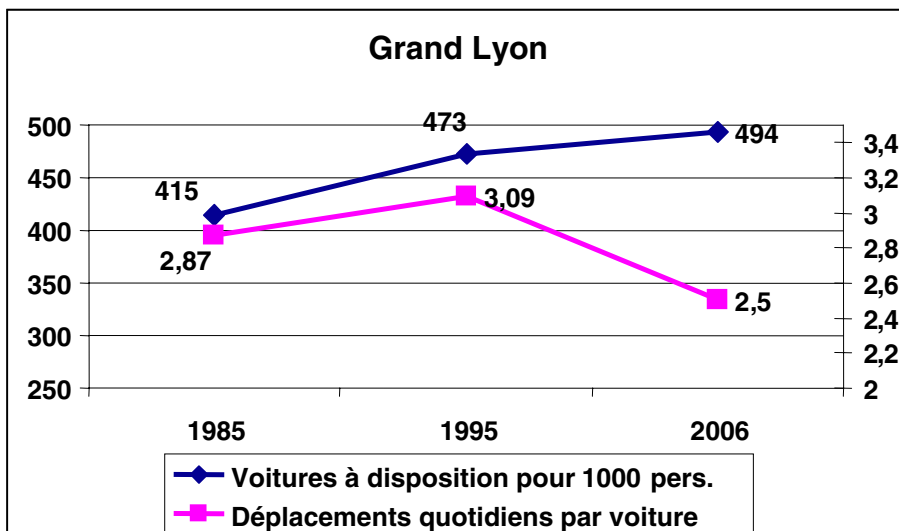
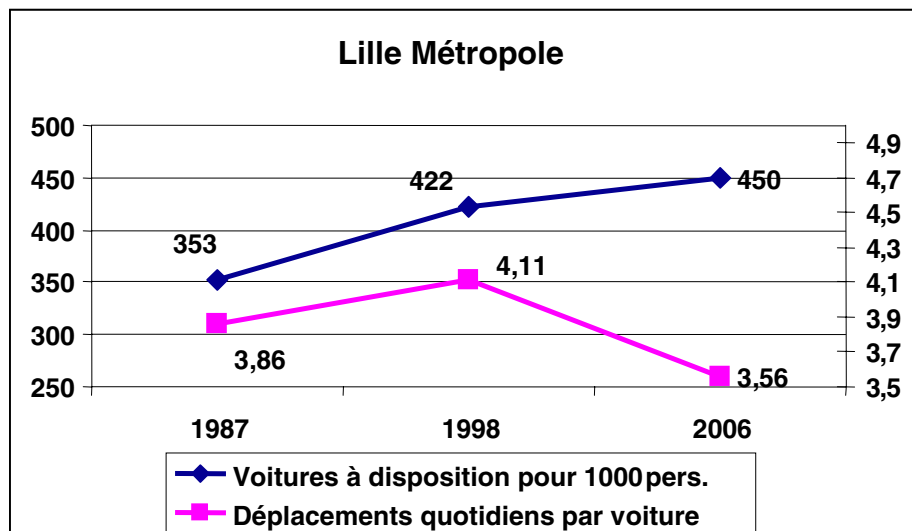
Les évolutions récentes de la mobilité

Mobilité en voiture conducteur



Les évolutions récentes de la mobilité

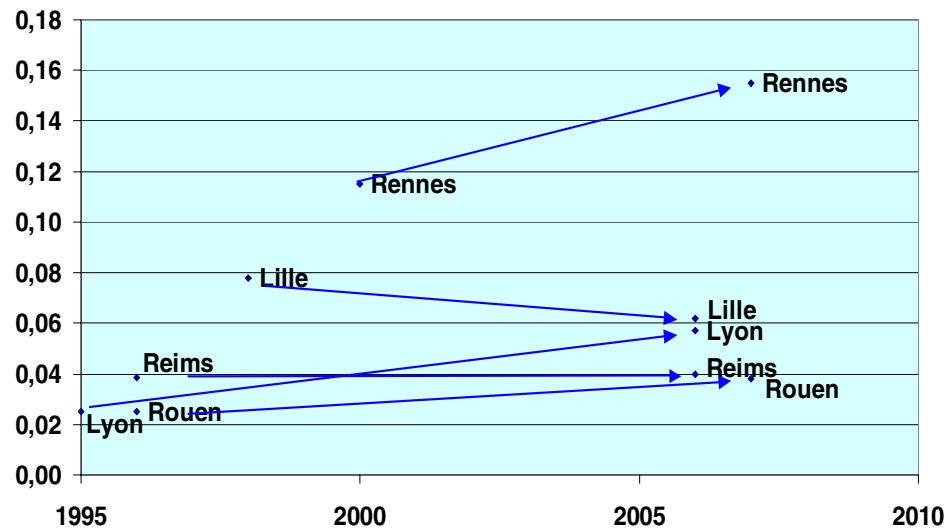
Un découplage entre possession et utilisation de l'automobile



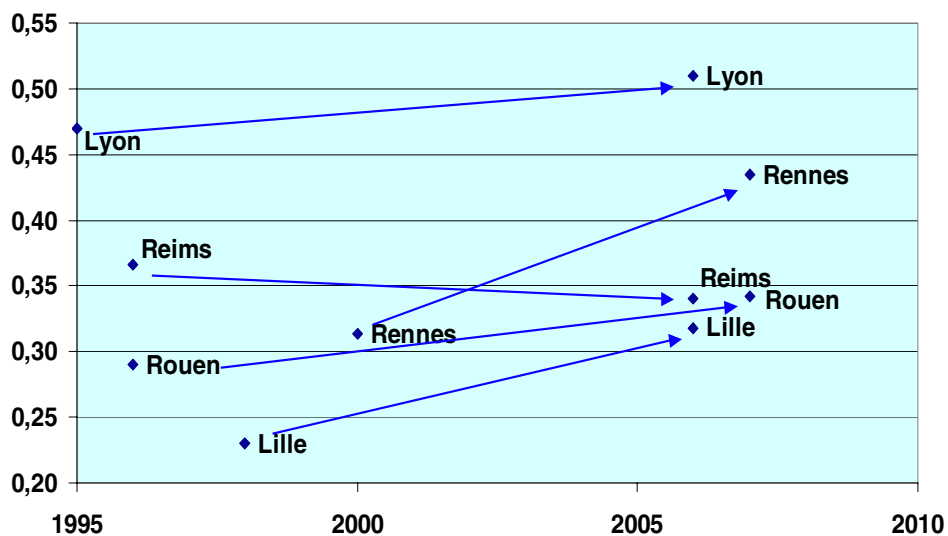
Les évolutions récentes de la mobilité

Des mobilités « alternatives » qui augmentent et présentent des marges de capacité

Mobilité en vélo



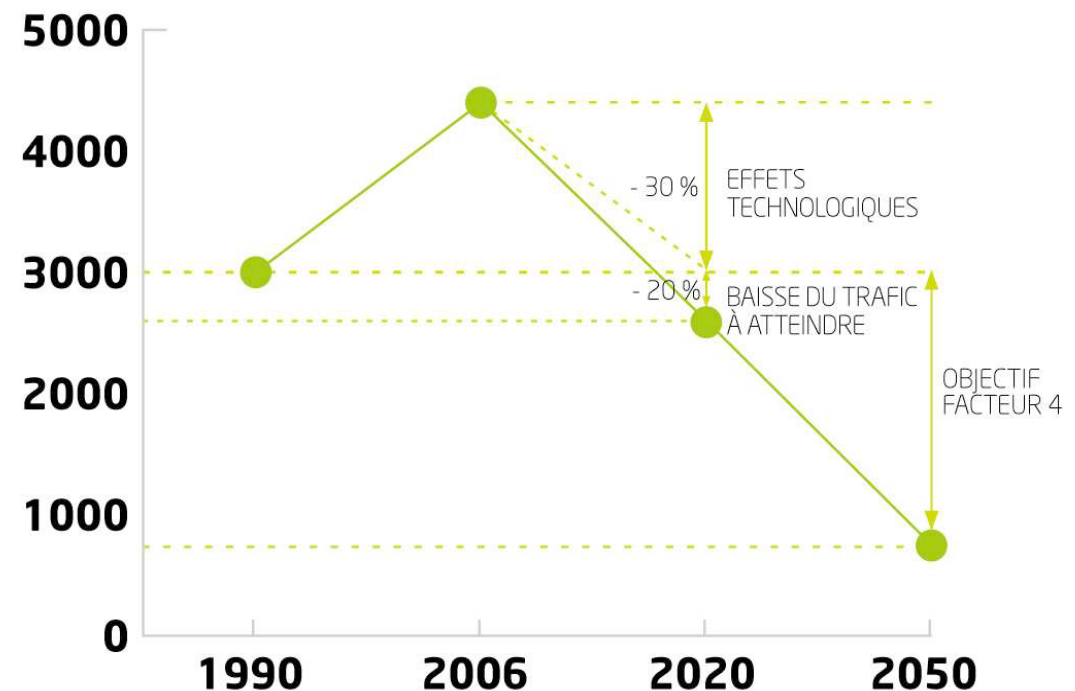
Mobilité en TCU



2020 et 2050 : quels enjeux environnementaux ?

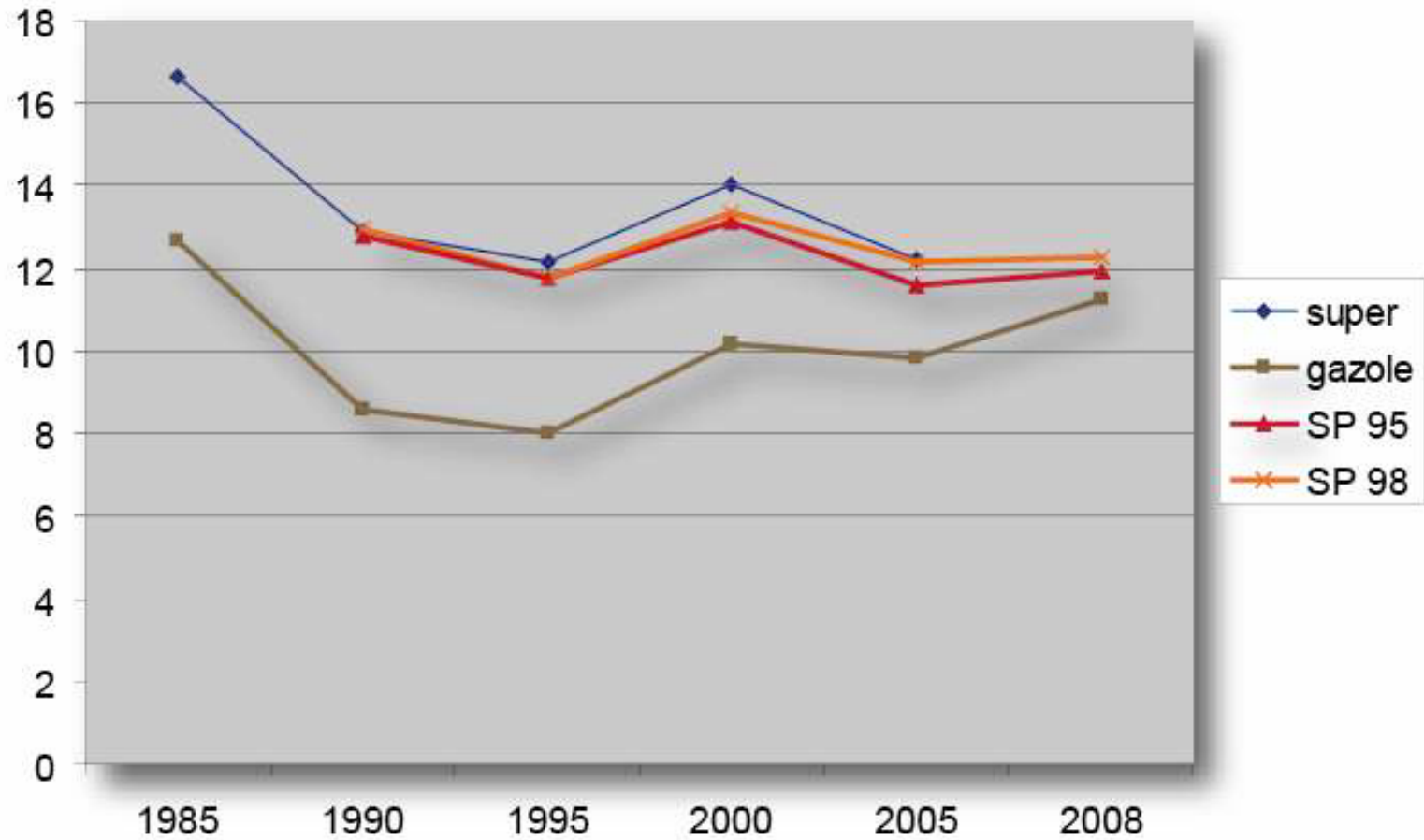
- **Des efforts à renforcer pour lutter contre l'effet de serre**

- En 2006, les émissions de GES dues aux transports sur l'agglomération lilloise sont supérieures de 45 % à leur niveau de 1990
- respecter le facteur 4 (division par 4 des émissions de GES entre 1990 et 2050)
décliné localement et aux seuls transports imposerait de diviser par 6 les émissions de 2006



La mobilité : un coût ?

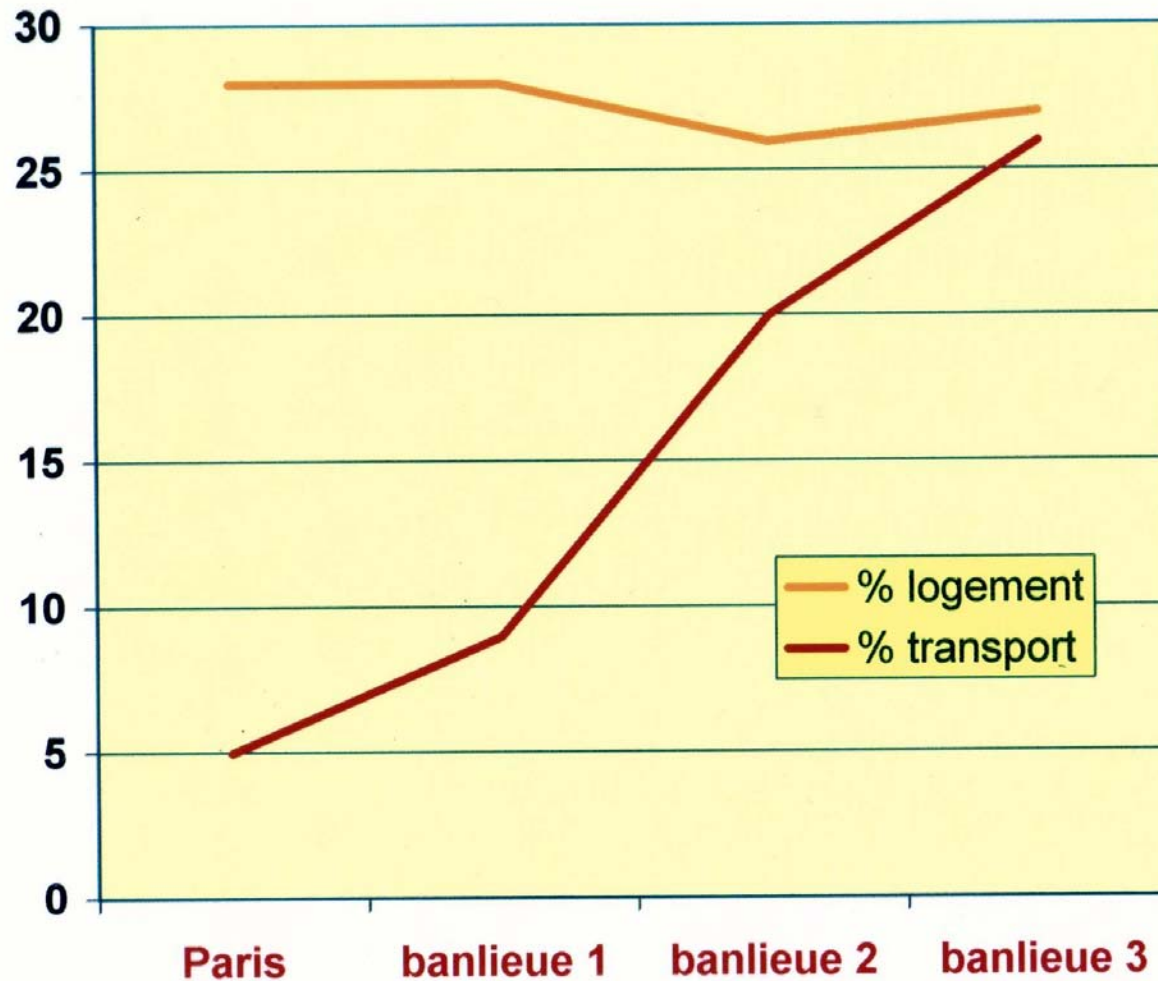
EVOLUTION DU COUT DES CARBURANTS EN MINUTES DE SMIC (net) DEPUIS 1985



Source : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie

La mobilité : un coût ?

Parts du budget moyen des ménages consacrées aux transports et au logement (en %)

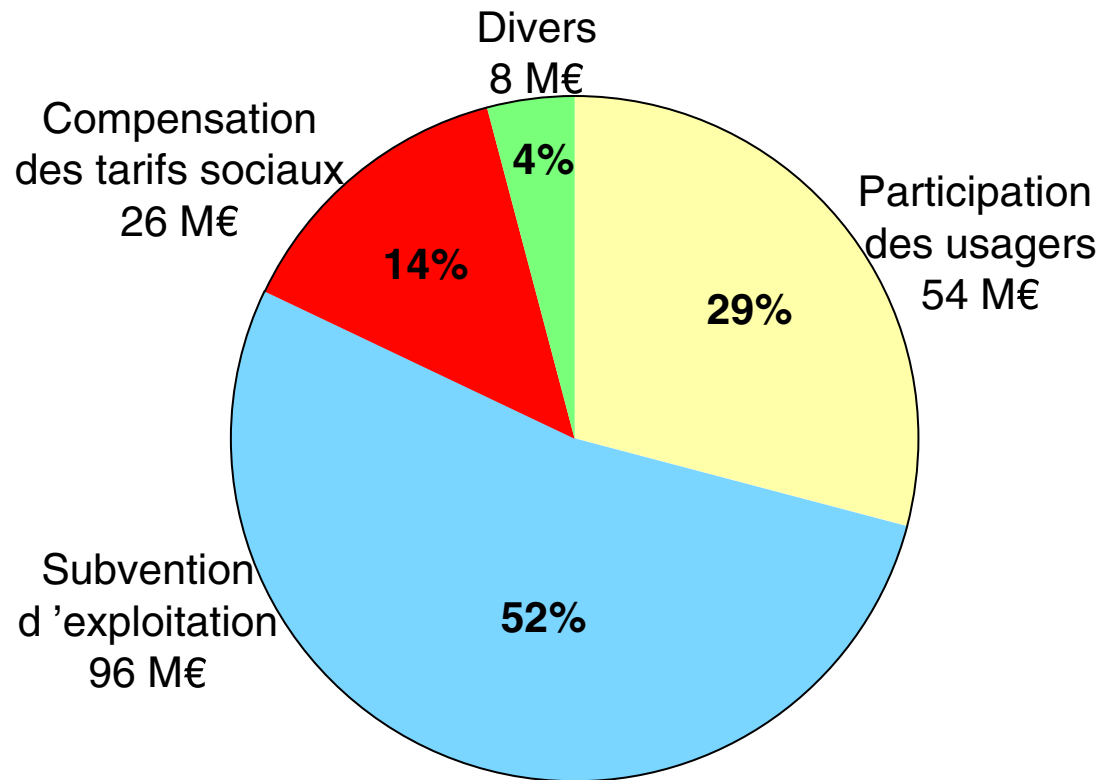


Source : Francis Beaucire, Université Paris 1, Grand Débat sur la Mobilité à Lille Métropole

La mobilité : un coût ?

Le financement de l'exploitation des transports collectifs urbains

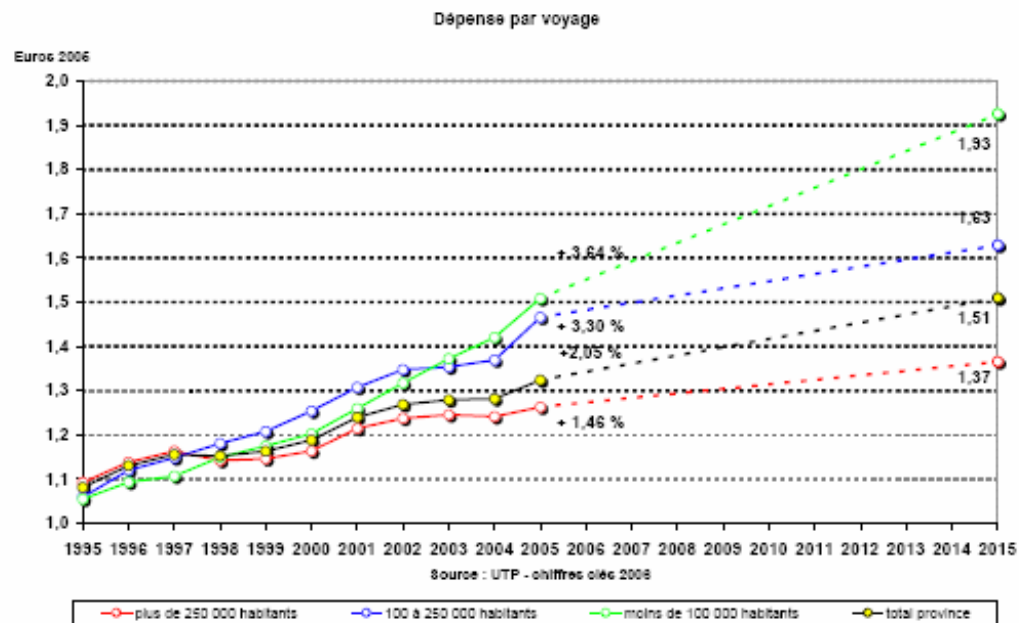
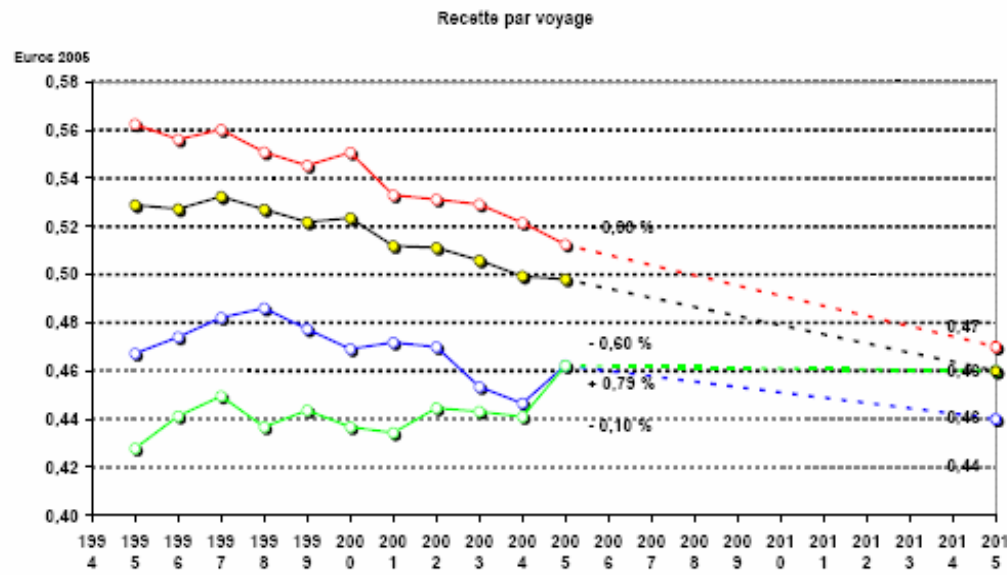
en M Euros TTC



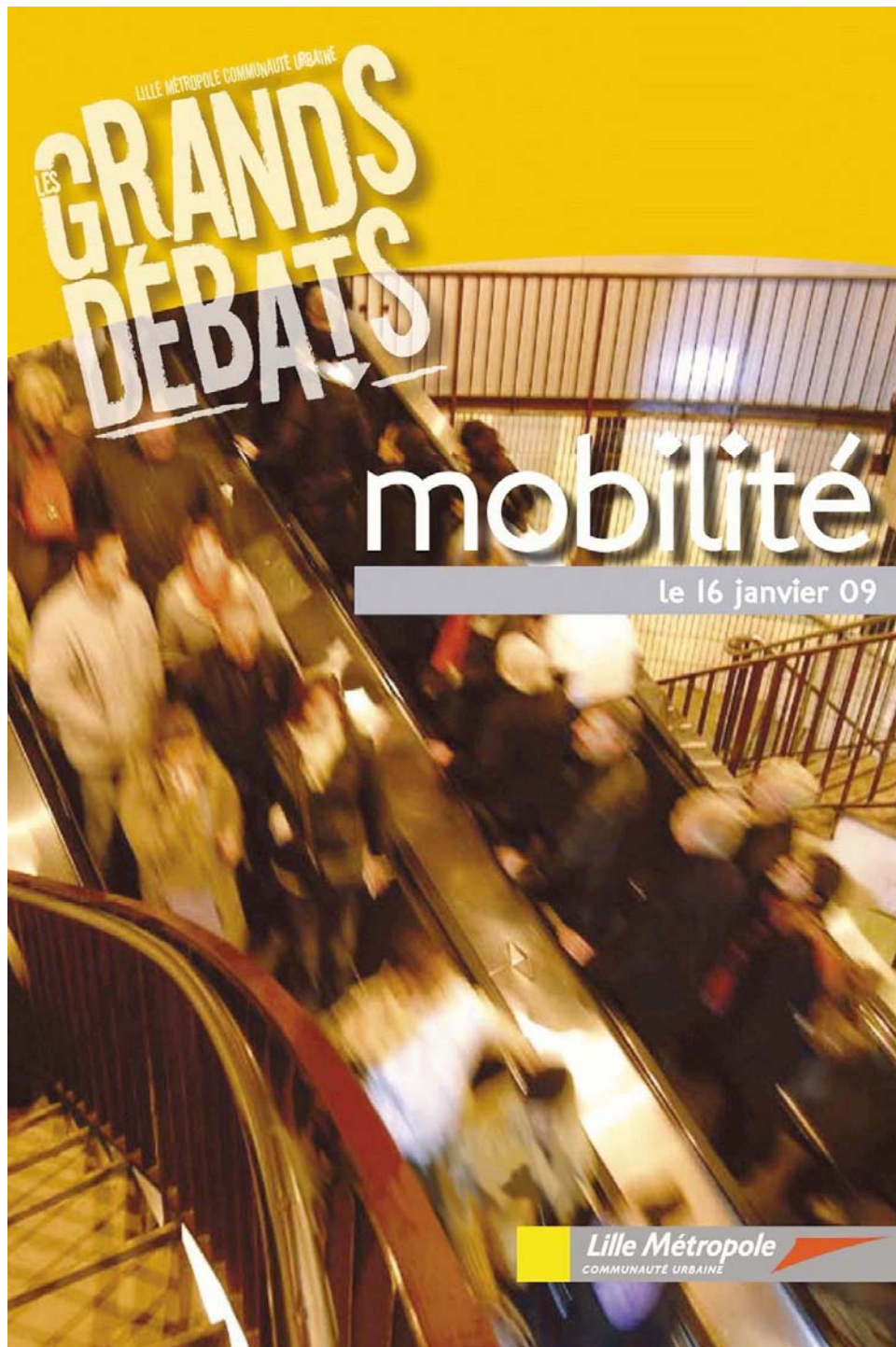
Total 184 M€

Les usagers paient environ 30% du coût de fonctionnement des transports collectifs urbains

La mobilité : un coût ?



En France, dans toutes les agglomérations, le coût des transports collectifs par voyage augmente mais la recette diminue

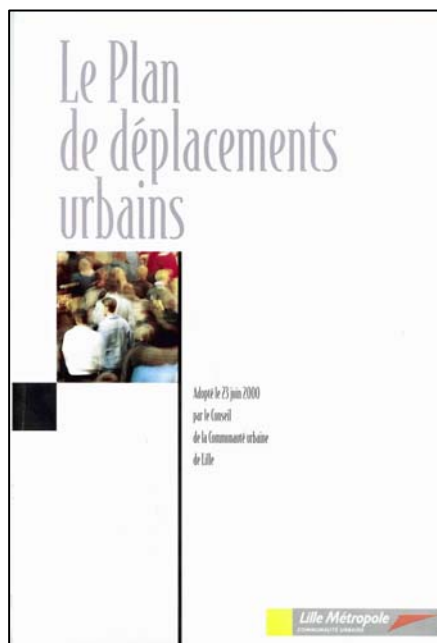


**Un Grand Débat
en janvier 2009**

**suivi d'une
délibération cadre
sur la mobilité
en avril 2009**

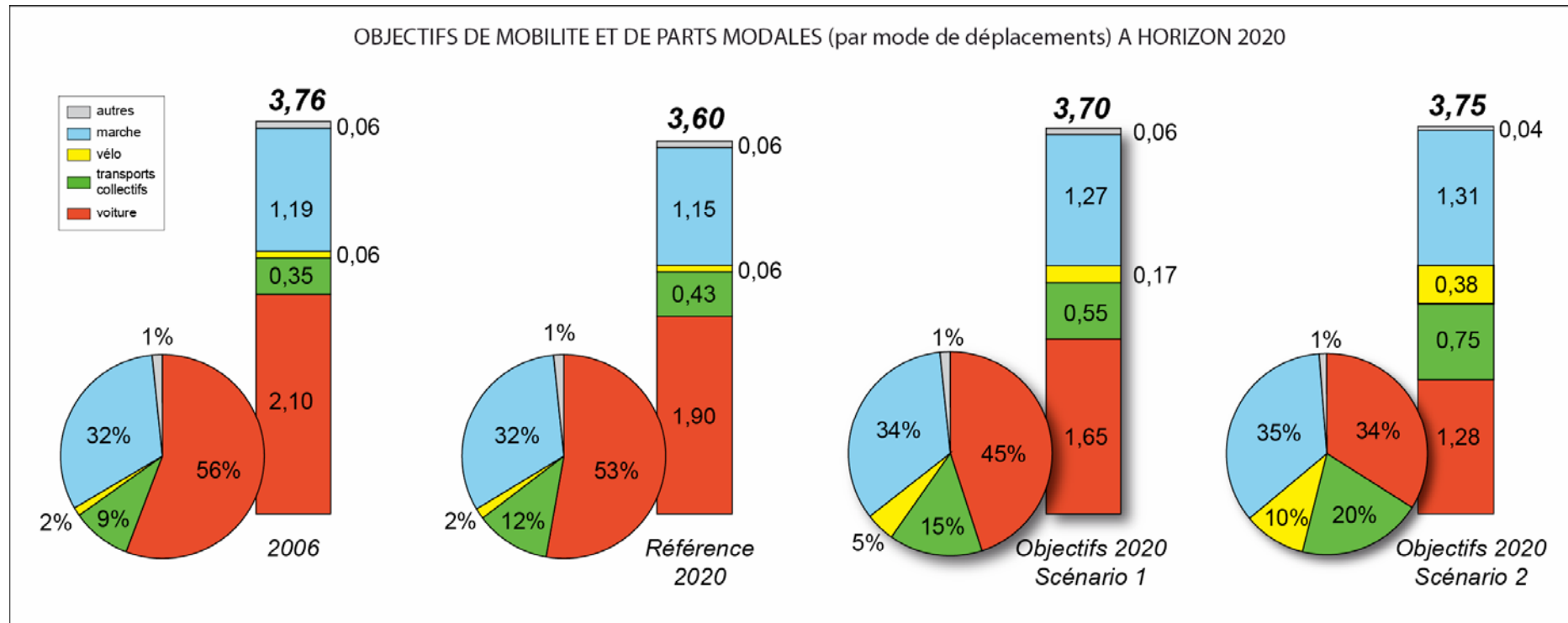
Les Plans de Déplacements Urbains

- Les Plans de déplacements urbains initiés et définis dans la LOTI dès 1982
- La LAURE en 1996 qui les rend obligatoires dans les PTU inscrits dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants



- Rappels du PDU de juin 2000 : LES OBJECTIFS
- Une révision du PDU à écrire en intégrant tous ces nouveaux objectifs et enjeux


Vers quels objectifs de mobilité en 2020 ?



- Des objectifs de mobilité très ambitieux pour ré-équilibrer les parts modales, mais en intégrant les modes motorisés individuels
- Des actions d'envergure à proposer et à mettre en œuvre et des leviers d'action à identifier pour y arriver
- Des actions qui impacteront les déplacements liés au travail

PDU et délibération Cadre sur la Mobilité

TRADUIRE LA DELIBERATION CADRE SUR LA MOBILITE DANS UN PROJET DE PDU

- ***Aménager le territoire pour réduire la dépendance à l'automobile (Ville Intense)***
 - ***Faciliter le passage d'un mode à l'autre : l'intermodalité***
 - ***Affirmer le rôle urbain du train et développer un réseau de tram-train***
 - ***Renforcer la performance du réseau de métro***
 - ***Renforcer la performance du réseau de bus***
 - ***Développer la Marche à Pied***
 - ***Une métropole cyclable exemplaire***
 - ***Améliorer l'utilisation du réseau routier existant et la qualité des espace public***
 - ***Affirmer une cohérence en matière de stationnement***
- 

Leviers d'actions et discussions autour des déplacements liés au travail de demain

- ***A long terme : Organisation des territoires et de la ville, périurbanisation, localisation des zones d'activités, formes urbaines intenses ?***
 - ***Alternatives offertes pour ces déplacements ? Changer les habitudes ?***
 - ***Permettre à tous d'être mobile !***
 - ***La concertation entre employeurs, employés et collectivités : les PDE ?***
 - ***Coûts de ces déplacements ? Et coûts du système de déplacements ?***
 - ***Des nouvelles formes de travail ? (désynchronisation des rythmes, télétravail,...)***
 - ***...***
- 