




Transports, Déplacements et mobilités


« du droit aux transports au droit à la
mobilité »

Ateliers régionaux de la ville
Jeudi 8/12/05



La réponse des réseaux aux besoins de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Les études montrent que les habitants des quartiers concernés par la politique de la ville se déplacent moins que la moyenne
 - C'est une réalité mesurée sur le réseau du Smitteeb. Corrélation forte entre la fréquentation des lignes et le niveau des catégorie socio-professionnelles, et le taux de chômage.
- Cet écart s'observe sur des quartiers qui ont une desserte de niveau identique aux autres secteurs du réseau



La réponse des réseaux aux besoins de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Deux réponses peuvent expliquer ce décalage
 - La situation des habitants de ces quartiers entraîne une mobilité plus faible
 - Chômage
 - Peu de moyens financiers pour consommer
 - Replis sur le quartier comme lieu unique de vie
 - Appréhension de sortir du quartier, perte de repères
 - Le réseau répond mal aux besoins de déplacements spécifiques de cette clientèle



En quoi les réseaux répondent mal aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Les besoins spécifiques de mobilité sont mal connus des professionnels des transports
 - L'outil classique enquête ménage n'est pas assez précis pour descendre à ce niveau de précision
 - Les enquêtes clientèles des réseaux concernent le plus souvent ceux qui sont déjà utilisateurs
 - Les enquêtes non utilisateur n'analysent pas les comportements de mobilité spécifiques de ces populations

En quoi les réseaux répondent mal aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Malgré le manque de données précises, on peut néanmoins émettre quelques hypothèses sur l'inadéquation de l'offre
 - L'amplitude horaire des réseaux est mal adaptée au emplois spécifiques des habitants de ces quartiers
 - Travail posté
 - Activités avant ou après les heures classiques de bureau
 - Emploi dans les zones commerciales

En quoi les réseaux répondent mal aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Les lieux d'emplois sont difficilement accessibles par le réseau
 - Les zones d'activités industrielles ou commerciales sont mal desservies
 - Rupture de charge
 - Temps de parcours
- Le besoin en déplacement implique une pratique d'intermodalité
 - Localisation des pôles d'emploi hors des centres
 - Offre souvent insuffisante
 - Information dispersée
 - Complexité des itinéraires
 - Tarification complexe

Quelles réponses pour mieux satisfaire aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Mieux connaître les besoins
 - Enquêtes spécifiques
 - Rapprochement avec les professionnels de la politique de la ville
 - Création de groupes de réflexion avec la population
- Augmenter la couverture horaire des réseaux
 - Offre adaptée en fonction des horaires (transport à la demande, taxi, associations ...)
- Limiter les ruptures de charges et la vitesse du déplacement
 - Les quartiers doivent être desservis par des lignes à fréquence élevée

Quelles réponses pour mieux satisfaire aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Desservir les zones d'activités
 - En lien direct avec le quartier ou en rabattement direct avec la desserte à haute fréquence
- Développer les modes doux de déplacement
- Faciliter l'intermodalité
 - Pôles d'échanges adaptés
 - Niveau d'offre cohérent avec l'urbain
 - Information centralisée sous forme de centrale des déplacements
 - Tarification intégrée attrayante

Quelles réponses pour mieux satisfaire aux besoins spécifiques de mobilité des quartiers concernés par la politique de la ville

- Assurer une desserte directe des pôles générateurs extérieurs aux périmètres de compétences de l'Autorité de Transport Urbain
 - Coopération entre Autorités de Transport
- Intégrer la problématique de desserte dans une réflexion intégrant l'urbanisme et l'aménagement du territoire
 - PDU
 - SCOT

Les freins

- Les financements
 - Les Autorités de Transport ont fait d'importants efforts financiers sur les dernières années. Les marges de manœuvre sont faibles
 - Création et extension de réseaux liées à l'intercommunalité
 - Accroissement des TER et de l'offre interurbaine du Département
- Les découpages administratifs ne correspondent pas aux bassins de déplacements
- La Coopération entre Autorités de Transport
 - La mise en œuvre de l'intermodalité implique que les Autorités Organisatrices de transport travaillent ensemble (11 dans le Département)
- La sécurité