



## 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