

SYNTHESE

DREAL Nord –Pas-
de-Calais
SDII

Cellule
Déplacements
Régionaux et
Urbains

Mai 2015

Analyse de l'offre de transports en commun en Nord-Pas-de-Calais

***Exemples d'exploitation de la base de données
communes des Autorités organisatrices de transports
gérée en DREAL***



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

Une base de données régionale sur l'offre de transports en commun en Nord-Pas-de-Calais

La DREAL Nord-Pas-de-Calais, en lien avec toutes les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de la région, a mis en place une base rassemblant l'ensemble des données d'offres disponibles sur les réseaux de transports en commun. A ce jour, la base de données est encore en construction. Par conséquent, cette plaquette présente les premiers résultats d'exploitation non exhaustifs de l'offre de transports en commun.

Ces données une fois recueillies ont été rassemblées dans un format standard (GTFS) appropriable par l'ensemble des partenaires. Développé avec le CETE Nord-Picardie (aujourd'hui DTER Nord-Picardie du CEREMA), cette base de données est mise à jour au moins une fois par an. Une fois la centrale de mobilité du SMIRT mise en place, elle intégrera le même format de données pour ne pas multiplier les formats de mises à disposition des données.

La compilation de ces données dans un format standard et leur exploitation conjointe avec le logiciel de calcul d'accessibilité libre de droit développé par le CEREMA, permet à l'ensemble des AOT :

- de disposer d'une capacité d'analyse de son offre et de sa complémentarité avec celle des autres AOT ;
- de mieux s'approprier l'offre de transport mise en place par leur exploitant sur leur territoire.

La base de données et son outil d'exploitation permet notamment au travers de cartographies :

- d'analyser la performance des offres disponibles et combinées entre elles ;
- d'appréhender l'accessibilité d'un site ;
- d'estimer des potentiels d'offre de transports ;
- de cartographier les lignes et les fréquences de dessertes en un lieu donné ;
- de calculer des itinéraires, de réaliser des isochrones ainsi que des cartes avec le nombre de passages à un arrêt.

L'objectif poursuivi par la DREAL consiste à mutualiser cet outil d'analyse de l'offre de transport collectif, pour qu'il soit mobilisable par chaque décideur public dans sa sphère de compétence. A cette fin, une série de formations ont été mises en place par la DREAL, en collaboration avec la DTER Nord-Picardie. Ouvertes aux différents partenaires, elle a permis à des techniciens de l'ensemble des structures partenaires de s'approprier l'outil. La Cellule Déplacement Régionaux et Urbains de la DREAL assurera avec l'appui du CEREMA l'animation technique de cet outil, à l'instar de sa mission d'animation technique de modélisation du trafic routier.

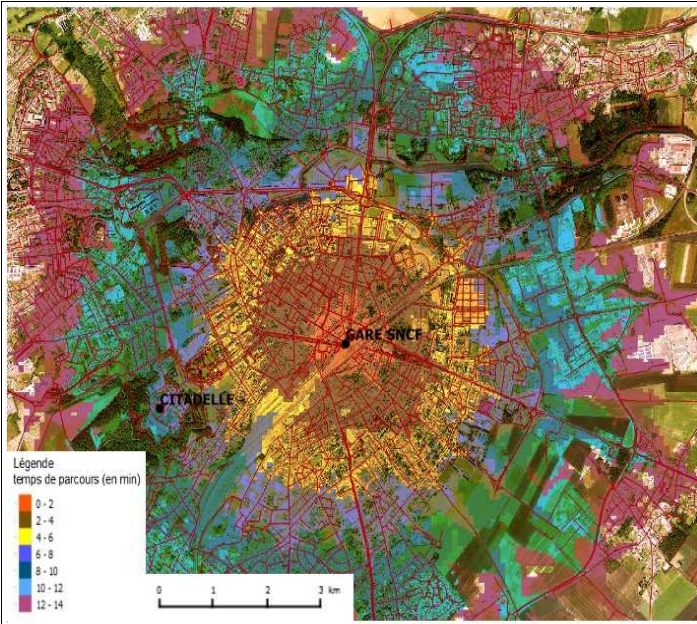
Cette plaquette présente quelques exploitations possibles de la base de données des offres de transports collectifs.

LES PARTENAIRES DU PROJET

- ◆ DREAL Nord-Pas-de-Calais (DREAL NPDC)
- ◆ DTER Nord-Picardie du CEREMA (DTER NP)
- ◆ Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais (CR NPDC)
- ◆ Conseil Général du Nord (CG 59)
- ◆ Conseil Général du Pas-de-Calais (CG 62)
- ◆ Communauté Urbaine d'Arras (CUA)
- ◆ Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD)
- ◆ Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)
- ◆ Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)
- ◆ Communauté d'Agglomération du Calaisis (CAC)
- ◆ Communauté d'Agglomération de Cambrai (CAC)
- ◆ Communauté d'Agglomération de Saint-Omer (CASO)
- ◆ Communauté d'Agglomération du Douaisis (CAD)
- ◆ Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT)
- ◆ Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC)
- ◆ Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre (SMTUS)
- ◆ Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV)

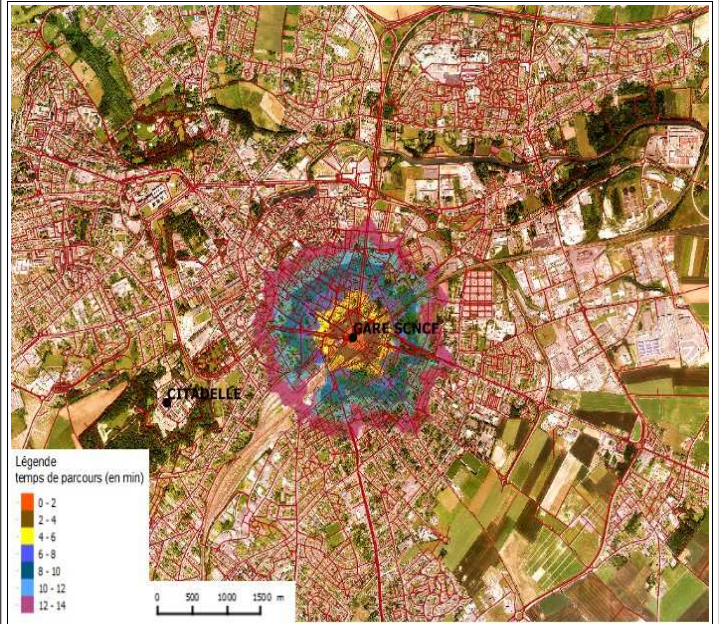
ANALYSE DU POTENTIEL VELO

Accessibilité à la gare d'Arras (en vélo)



Crédits : © PPIGE Nord-Pas-de-Calais – Plate-forme publique de l'information géographique

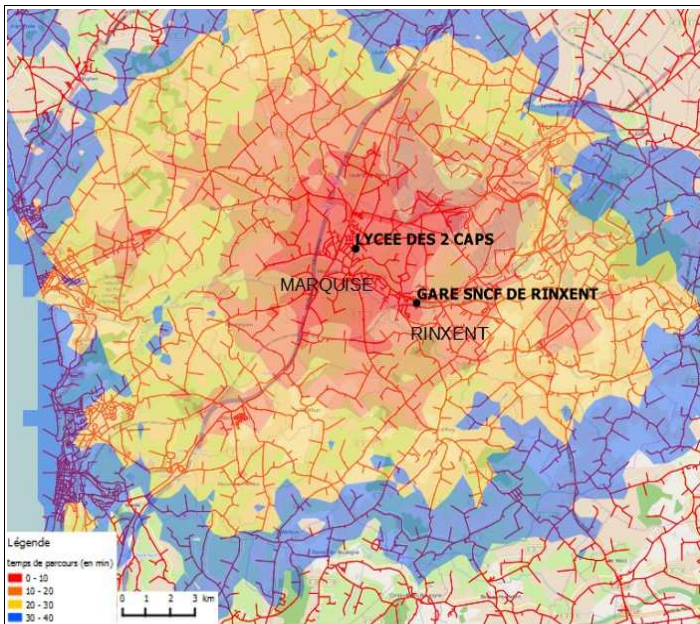
Accessibilité à la gare d'Arras (en marche à pied)



Sources : données de mai 2014

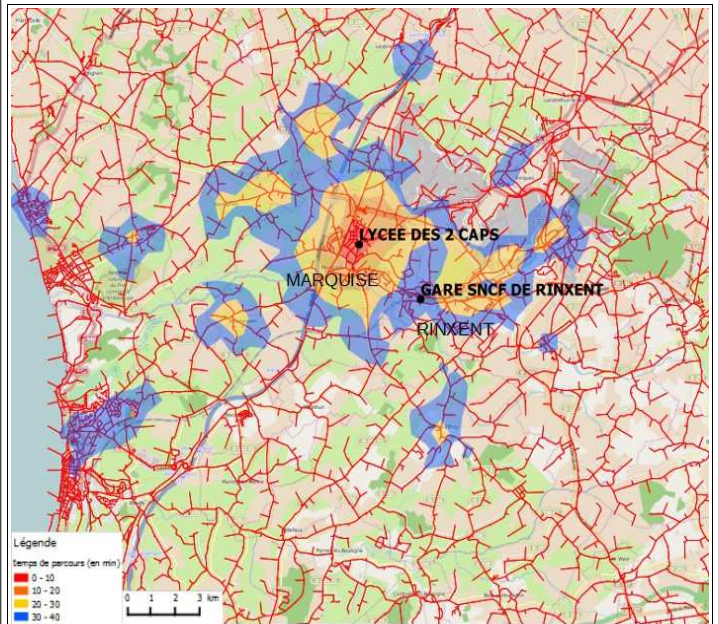
Ces deux cartes permettent de comparer et de visualiser le temps qu'il faut pour aller à la gare SNCF d'Arras par les modes actifs : vélo (à gauche) et marche à pied (à droite). Dans cette analyse, les déplacements en vélo ont le même niveau de performance qu'un transport collectif atteignant 14km/h (source : Rapport d'étude PREDIT du CERTU) soit 3 km en 10 minutes et la marche à pied à 5km/h (source : Rapport d'étude PREDIT du CERTU) soit 1,5km en 14 minutes.

Accessibilité au lycée des 2 Caps de Marquise en transports en commun + vélo (Arrivée le lundi à 8h00)



Crédits : © Open Street Map

Accessibilité au lycée des 2 Caps de Marquise en transports en commun + marche à pied (Arrivée le lundi à 8h00)



Sources : données de mai 2014

Ces deux cartes permettent d'identifier les zones où une politique vélo peut augmenter l'accessibilité à un équipement – ici pour arriver à 8h00 au lycée des 2 Caps à Marquise. Les déplacements en vélo ont le même niveau de performance qu'un bus, mais moins qu'un train. La question peut alors se poser de comparer l'accessibilité d'un équipement en combinant :

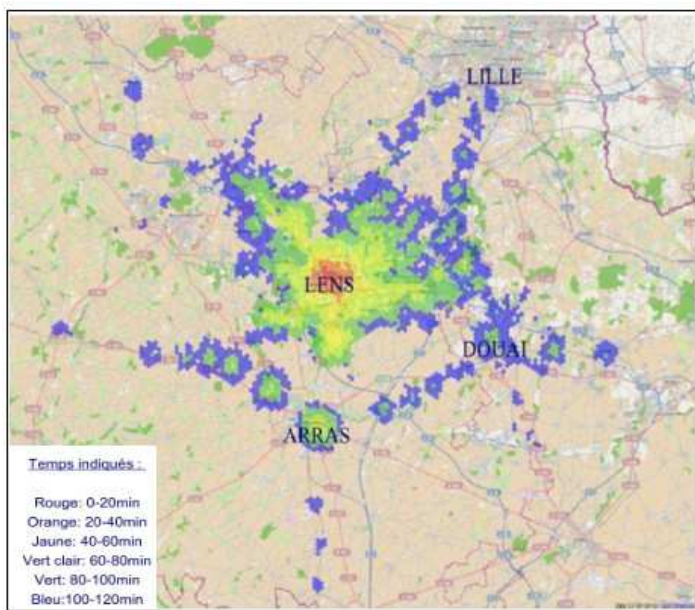
- marche à pied et transport collectif en moins de 40 minutes par tranche de 10 minutes (carte de droite) ;
- vélo et les transports collectifs (carte de gauche).

Dans cet exemple la carte TC + vélo (de gauche) permet :

- d'identifier sur la zone de couleur rouge foncé le déplacement des lycéens qui mettent moins de 10 minutes en vélo pour se rendre à leur lycée. De fait, une attention particulière doit être menée concernant l'accessibilité cyclable ;
- d'identifier la zone de couleur orange foncé où une combinaison vélo puis train depuis la gare de Marquise-Rinxent doit également être étudiée. Une analyse plus détaillée peut être menée pour examiner le potentiel de rabattement par vélo d'un parcours de ramassage scolaire.

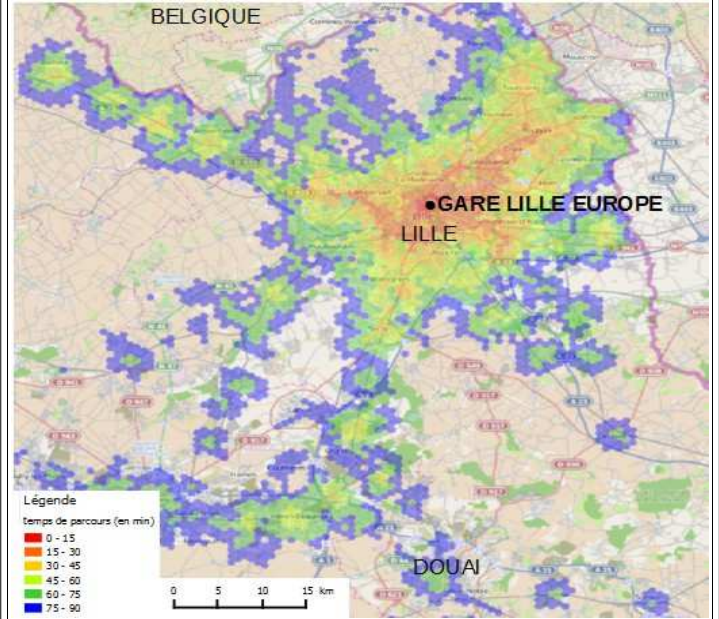
ACCES AUX GRANDS EQUIPEMENTS

Accessibilité au musée du Louvre-Lens en transports en commun



Sources : données de 2013

Accessibilité à la gare Lille Europe en transports en commun depuis l'arrondissement de Lille (Arrivée un mardi à 9h00)



Crédits : © Open Street Map

Sources : données de mai 2014

Cet exemple d'exploitation met en évidence les zones d'accessibilité au musée du Louvre-Lens (à gauche) et à la gare Lille Europe (à droite) avec une arrivée prévue un mardi à 9h à la Gare Lille Europe.

Pour ces grands équipements, une analyse par temps de parcours plus long peut être retenue. Dans cet exemple, elle est calculée jusqu'à 1h30. L'arrivée à 9h permet de s'assurer de disposer de la fréquence de transports en commun sur l'heure de pointe du matin.

Ces cartes mettent en évidence le rôle de la structuration des offres des différents transports urbains, interurbains et régionaux sur la desserte en transports en commun de ces grands équipements.

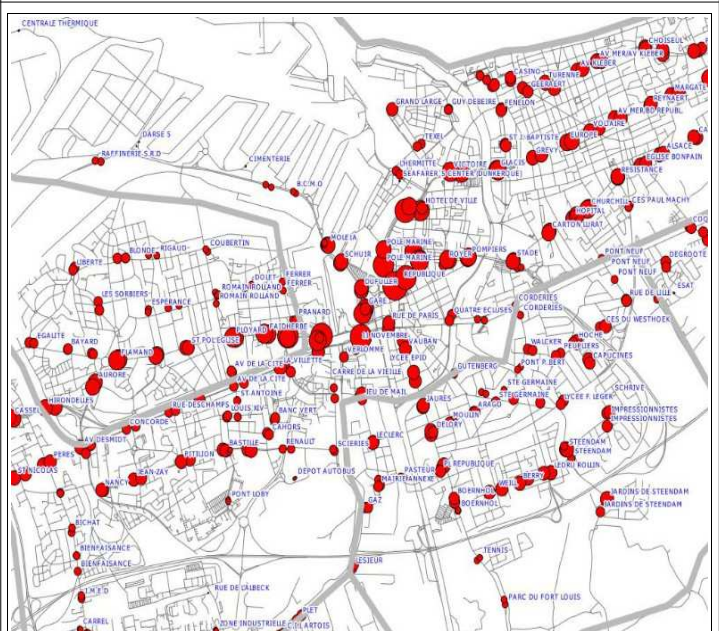
FREQUENCES DE DESSERTE

Carte du réseau DK' Bus Marine Lignes de bus de Dunkerque



Crédits : © DK' Bus Marine – Décembre 2014

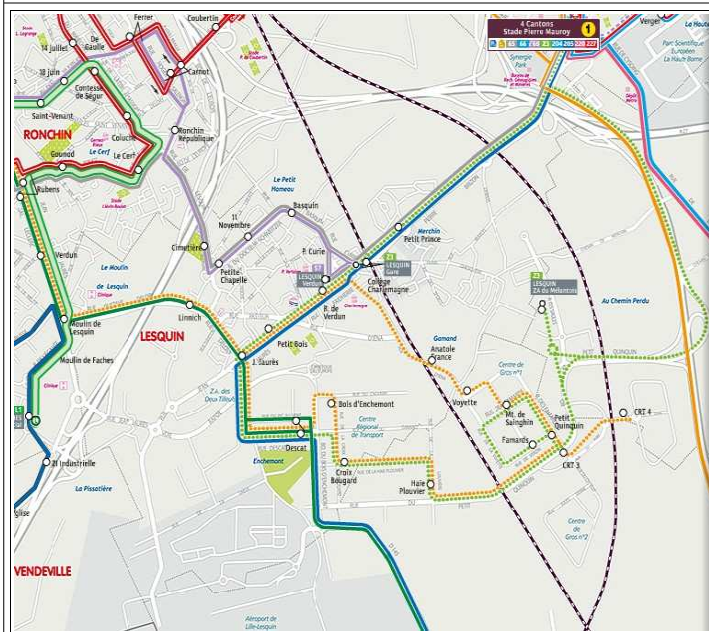
Accessibilité au centre-ville de Dunkerque Nombre de passages aux arrêts de transports en commun



Sources : données de 2013

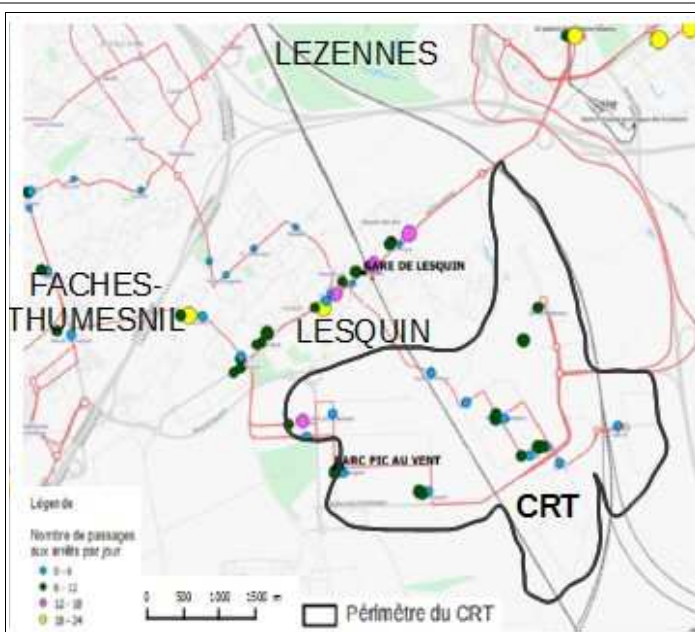
La carte de gauche présente le plan du réseau des lignes de bus DK' Bus Marine. L'exploitation de droite présente pour une sélection de lignes les niveaux de fréquences des points d'arrêts. Il permet d'appréhender le niveau de service de correspondance.

Carte du réseau Transpole Lignes de bus desservant la zone d'activité « Pic au vent » à Lesquin ou à proximité



Crédits : © Transpolaire – Décembre 2014

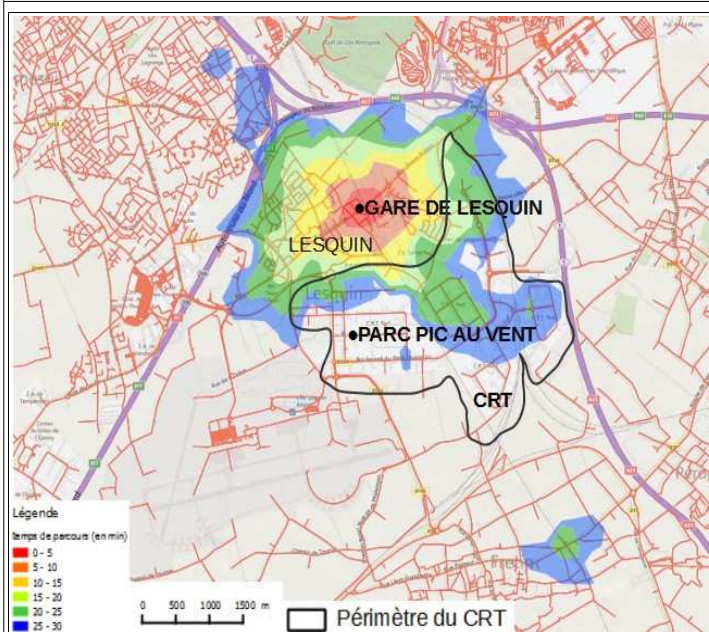
Accessibilité à la zone d'activité « Pic au vent » à Lesquin Nombre de passages par jour aux arrêts de TC



Crédits : © OCM Public Transport Sources : données de mai 2014

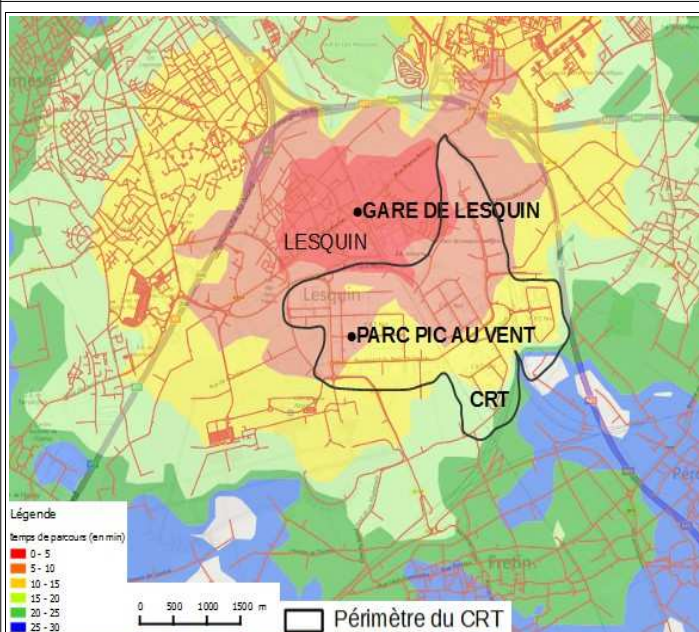
La carte de gauche présente les lignes de bus du réseau Transpole. La carte de droite présente le nombre de passages par jour des points d'arrêts des lignes desservant la zone d'activité du « Pic au vent » à Lesquin. La juxtaposition de ces cartes permet une visualisation spatiale du niveau de service du réseau TC qui peut être utile à l'analyse d'une modification de l'offre actuelle de transport (Ex : possibilité de prolongement de la ligne de BHNS Liane 1 passant à proximité de la zone d'activité du « Pic au vent »). Dans le cas d'espèce, on note le très bon niveau de service de la gare SNCF de Lesquin, ainsi que du secteur de 4 Cantons qui constituent des points d'appui essentiels au développement de l'offre TC sur ce territoire.

Accessibilité à la zone d'activité « Pic au vent » en transports collectifs et marche à pied depuis la gare de Lesquin



Crédits : © Bing Road

Accessibilité à la zone d'activité « Pic au vent » en vélo depuis la gare de Lesquin

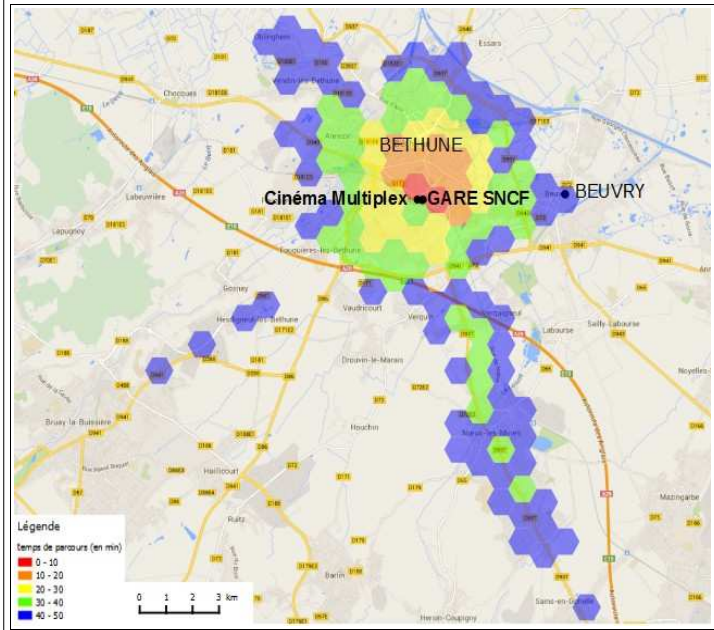


Sources : données de mai 2014

Sur la carte de gauche, on observe que la zone d'activité du Parc du « Pic au vent » où se situe le CRT (Centre régional de transports) n'est pas entièrement accessible à pied en moins de 30 minutes (voir les zones non colorées) depuis la gare SNCF de Lesquin. Par ailleurs, la carte de droite montre que le site du CRT est accessible à vélo en parcourant un trajet de 5 à 10 minutes minimum depuis la gare SNCF de Lesquin, ce qui confirme le potentiel important du rabattement cyclable par la mise en place de cheminement sécurisé et de parking à vélo en gare de Lesquin.

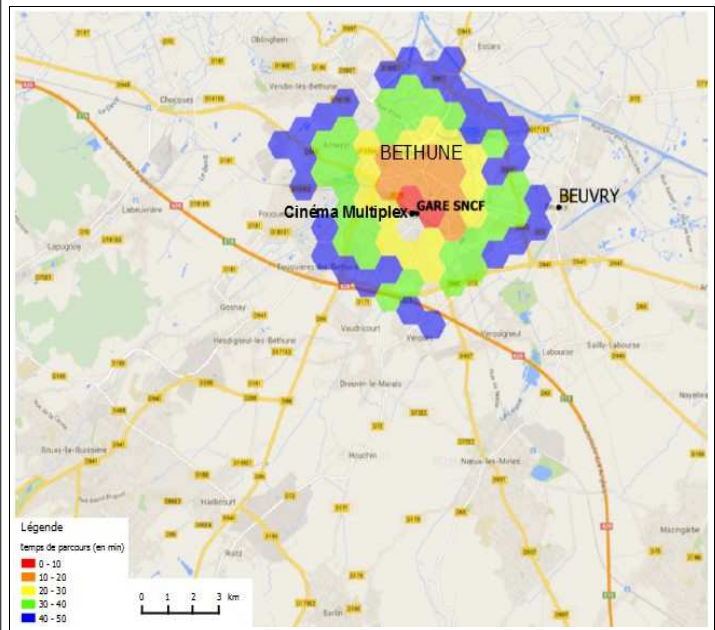
SENSIBILITE DE L'OFFRE A L'HORAIRE

Accessibilité au futur cinéma multiplex de Béthune en transports en commun - arrivée au cinéma à 20h



Crédits : © Google Streets

Accessibilité au futur cinéma multiplex de Béthune en transports en commun - départ du cinéma à 23h



Sources : données de mai 2014

Afin d'analyser la seule offre par les transports urbains, l'offre TER a été supprimée. La carte de gauche montre que les zones accessibles s'étendent aux communes avoisinantes comme Noeux-Les-Mines, Sains-en-Gohelle et Bruay-La-Buissière) et qu'elles disposent d'une offre avec un temps de parcours inférieur à 50 minutes, qui n'est plus assuré avec un départ du multiplex à 23h. L'offre reste néanmoins présente pour le cœur urbain de Béthune, même si des zones non desservies par les transports urbains apparaissent (notamment au niveau de la gare SNCF de Béthune à 23h). La carte de gauche représente une arrivée à 20 heures : il faut partir à 19h30 depuis Beuvry pour arriver au multiplex à 20 h. La carte de droite représente un départ du multiplex à 23 h : on arrivera à 23h45 à Beuvry compte-tenu de la grille horaires applicable en mai 2014.

POUR EN SAVOIR PLUS

- **Contact :** DREAL Nord-Pas-de-Calais :
 - Marie-Gabrielle LAGNIER : marie-gabrielle.lagnier@developpement-durable.gouv.fr ;
 - Bella ANSEUR : bella.anseur@developpement-durable.gouv.fr ;
 - Louise HURTEL : louise.hurtel@developpement-durable.gouv.fr.
- Retrouver ces éléments sur le site Internet de la DREAL Nord-Pas-de-Calais : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Une-base-de-donnees-regionale-sur-l-offre-de-transport-en-commun>.

Direction de l'environnement
de l'aménagement et du logement
Nord - Pas-de-Calais
44, rue de Tournai CS 40259
59019 Lille cedex
tél : 03 20 40 54 54 - Fax 03 20 06 83 24
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

