



Pôle Mobilité Transports
Direction Mobilité

J.L. SEHIER

Note 2010-06

20 avril 2010

Document de travail

Quelques questions prospectives en matière de mobilité dans l'AML

SOMMAIRE

Une rupture de tendance

Vers une mobilité durable

LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES

Pertinence et limites des outils d'analyses

Les questions pour l'avenir de la mobilité des personnes

- Quelle mobilité ?
- Quels types de déplacements ?
- Quelle longueur de déplacements ?
- Quels modes de déplacements ?

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Pertinences et limites des outils d'analyses

Les questions pour l'avenir du transport de marchandises

- Croissance ou décroissance du transport de marchandises ?
- Quelle logistique pour l'aire métropolitaine ?
- Quels modes de Transport de marchandises ?

Une rupture de tendance

En France, depuis les années 50, la prospective en matière de mobilité a beaucoup raisonné en prolongation de tendance : le trafic routier augmentait avec le PIB.

La loi sur l'air de 1996 et l'élaboration des PDU ont commencé à remettre en cause le lien mécanique entre croissance du trafic routier et développement économique des territoires.

L'enquête déplacements de 2006 à Lille Métropole a montré, pour la première fois, un renversement de tendance dans l'évolution de la mobilité urbaine, ce phénomène s'est confirmé depuis dans plusieurs grandes agglomérations françaises. Même si cette rupture ne concerne pour l'instant que les déplacements de personnes en zone urbaine, il n'est plus possible aujourd'hui de penser la prospective sur les déplacements périurbains de personnes et sur le transport de marchandises à partir de prolongation de tendance. On observe d'ailleurs que les taux de croissance des trafics routiers d'échange entre Lille Métropole et les territoires voisins, même s'ils restent positifs, se sont fortement réduits ces dernières années.

Vers une mobilité durable

La réflexion sur la mobilité dans une aire urbaine doit aujourd'hui anticiper des situations qui ne seront plus dans la continuité de l'évolution passée.

A l'horizon d'une trentaine d'années (2030-2050), la mobilité ne peut être pensée sans une vision de l'aire métropolitaine à cette échéance. L'absence de travail prospectif à long terme sur l'aménagement de ce territoire rend plus difficile la prospective sur la mobilité, mais n'empêche pas de poser quelques questions pour l'avenir.

On distinguera d'une part les questions concernant les déplacements de personnes et d'autre part celles concernant le transport de marchandises.

LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES

Pertinence et limites des outils d'analyses

Deux outils d'analyses sont le plus souvent utilisés : les enquêtes ménages déplacements réalisées uniquement sur les grandes agglomérations et le recensement de l'INSEE disponible dans toutes les communes. Les enquêtes ménages sont très complètes mais, ont l'inconvénient de ne pas couvrir tout le territoire, tandis que le recensement ne prend en compte que les déplacements domicile-travail et domicile-étude qui ne constituent ensemble qu'un tiers des

déplacements : le recensement donne donc une idée déformée de la mobilité des personnes.

Sur l'AML, la multiplicité des sources (enquêtes ménages sur plusieurs agglomérations, enquête routière cordon, enquêtes auprès des usagers du train, etc..) permet, par recoupement, de disposer d'une assez bonne vision de la mobilité des personnes en échange avec Lille Métropole (cf. travail en cours de finalisation avec le CETE).

D'autre part, les méthodes d'analyses se focalisent généralement sur la mobilité comptabilisée en nombre de déplacements quotidiens et en part modale. Les préoccupations fortes en matière de congestion des réseaux et d'environnement conduisent de plus en plus à raisonner en distances parcourues. Un déplacement de dix km en voiture encombre dix fois plus le réseau et est presque dix fois plus polluant qu'un déplacement d'un km

Les questions pour l'avenir de la mobilité des personnes

➤ **Quelle mobilité ?** (en nombre de déplacements quotidiens)

Les dernières enquêtes réalisées dans les grandes agglomérations françaises convergent vers une stabilisation de la mobilité entre 3,5 et 4 déplacements quotidiens.

La réduction du nombre de déplacements peut être un objectif pour certaines personnes hypermobiles (parmi les 15% qui réalisent plus de 6 déplacements par jour). Mais la faible mobilité de certaines populations défavorisées et de personnes âgées ou dépendantes constitue un problème car la mobilité est aussi liée à l'activité, elle crée du lien social (chaque jour un tiers des personnes de plus de 75 ans ne sortent pas de chez elle).

Il paraît donc raisonnable de se donner comme objectif un maintien de la mobilité quotidienne autour de 3,5 à 4 déplacements par personne.

Si on retient l'hypothèse de la stabilité globale du nombre d'habitants cela entraîne une stabilité globale du nombre de déplacements de personnes.

➤ **Quels types de déplacements ?**

A partir de recherches menées en Ile de France, Marie-Hélène Massot, chercheuse à l'INRETS, distingue deux sphères de la mobilité : les déplacements liés au travail et les autres déplacements de la vie quotidienne. Cette méthode d'analyses mériterait d'être approfondie sur l'AML.

L'enquête déplacements de Lille Métropole montre que les déplacements pour le motif travail ne représentent que 20% des déplacements mais ils sont deux fois plus longs que la moyenne (8km environ au lieu de 4) et surtout que leur longueur a augmenté alors que celles des autres déplacements est restée stable.

L'objectif premier est bien entendu de faciliter l'accès à la plus grande diversité d'emplois pour tous les habitants.

Le deuxième objectif est de rapprocher le plus possible le plus grand nombre d'activités (écoles, commerces, équipements publics) et les lieux d'habitation, même si l'accès aux grands équipements d'agglomération ne peut se faire dans la proximité.

➤ **Quelle longueur de déplacements ?**

Réduire la longueur des déplacements, c'est aménager la "ville des courtes distances". C'est structurer des communes ou des quartiers denses autour des écoles, des commerces de proximité, des équipements publics de quartier. C'est organiser la mixité entre activité et habitat au cœur des villes.

Se donner comme objectif de réduire la longueur des déplacements a pour conséquence de réduire les nuisances des trajets effectués en voiture et de faciliter l'usage de modes plus lents comme le vélo ou la marche à pied.

➤ **Quels modes de déplacements**

Les objectifs actuels sont de réduire le rôle de la voiture mais cette réduction aura aussi une limite, il faut imaginer quelle est la part optimum de la voiture à long terme. Le modèle du propriétaire de son véhicule voyageant seul dans sa voiture thermique, est sans doute dépassé, mais quels seront les modèles de substitutions (véhicules plus écologiques ? autopartage ? covoiturage ? taxis collectifs ?)

Si comme dans beaucoup de métropoles européennes, le train apparaît comme le système de transport pertinent à l'échelle de l'AML, il faudra préciser les conditions de son développement, que ce soit en terme de performances du système ferroviaire ou que ce soit en terme d'aménagement du territoire priorisant les quartiers de gares.

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Pertinences et limites des outils d'analyses

Les outils d'analyses pour le transport de marchandises sont beaucoup moins développés que pour le transport de personnes mais certaines enquêtes, en particulier l'enquête cordon routière, donnent des informations utiles. Un état des lieux de l'activité logistique et du transport de marchandises dans l'AML vient d'être engagé en partenariat entre la Mission Bassin Minier, l'Etat, Lille Métropole et les acteurs économiques.

Les nouveaux outils d'analyses disponibles sur Lille Métropole, le bilan carbone et le DEM (Diagnostic Environnemental de la Mobilité) mettent en évidence la part très importante du transport de marchandises dans les émissions de CO2.

Les questions pour l'avenir du transport de marchandises

➤ **Croissance ou décroissance du transport de marchandises ?**

Le découplage entre la croissance du PIB et la croissance des flux de matière est-il une réalité ? Certains pensent que ce phénomène est déjà là, d'autres qu'il peut se produire rapidement, d'autres encore que le développement économique générera toujours de plus en plus de transport de marchandises et sur des distances de plus en plus longues.

Il est difficile de se donner des objectifs au niveau local dans ce domaine, c'est sans doute au niveau national ou européen qu'il est possible d'agir.

➤ **Quelle logistique pour l'aire métropolitaine ?**

L'étude sur le transport de marchandises de 2002 dans la métropole lilloise avait bien montré l'intérêt de distinguer d'une part la **logistique urbaine** nécessaire à l'approvisionnement des habitants et à l'évacuation des déchets et d'autre part, la **logistique industrielle** liée aux fonctions de production et de transformation.

La logistique urbaine représente les deux tiers des mouvements de marchandises mais les masses unitaires sont plus faibles, et vont jusqu'au petit colis.

Pour la logistique urbaine, l'objectif premier est d'optimiser ensemble les fonctions de stockage et de livraison. Pour la logistique industrielle, l'objectif est de réduire les besoins de transport routier de marchandises par une organisation spatiale et industrielle plus adaptée.

➤ **Quels modes de Transport de marchandises**

Le transport routier de marchandises est aujourd'hui le mode dominant, un transfert vers le fluvial et le ferroviaire est souhaité et semble techniquement possible, elle existe ou a existé dans d'autres contextes économiques et institutionnels. La question majeure est de savoir à quelles conditions et surtout à quelle échéance un changement significatif est envisageable en France. Dans cette attente, l'optimisation du mode routier par un meilleur remplissage des véhicules et par une maîtrise des besoins de transport de matières est indispensable.