



Report modal voiture - train : un potentiel régional ?



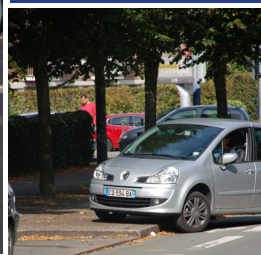
L'autosolisme est défini comme étant l'usage d'une voiture par une seule personne. Cette pratique, encore majoritaire aujourd'hui en France, ne permet pas d'optimiser l'usage de la voiture et favorise la multiplicité des véhicules, ce qui s'accompagne de désagréments environnementaux et sociétaux. En effet, elle entraîne, au sein des villes, plus de congestion, de pollution localisée (pour les véhicules thermiques) et de bruit.

Il est donc légitime de se demander comment lutter contre l'autosolisme. Quelles sont les alternatives réalistes à la voiture individuelle ? Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a réalisé, en 2016 et 2018 des études faisant suite à des Enquêtes Ménages Déplacements sur les territoires des ex-régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais pour déterminer le potentiel de report modal de la voiture vers le train sur ces territoires. Vous pouvez retrouver, dans cette lettre, les principaux résultats de ces travaux.

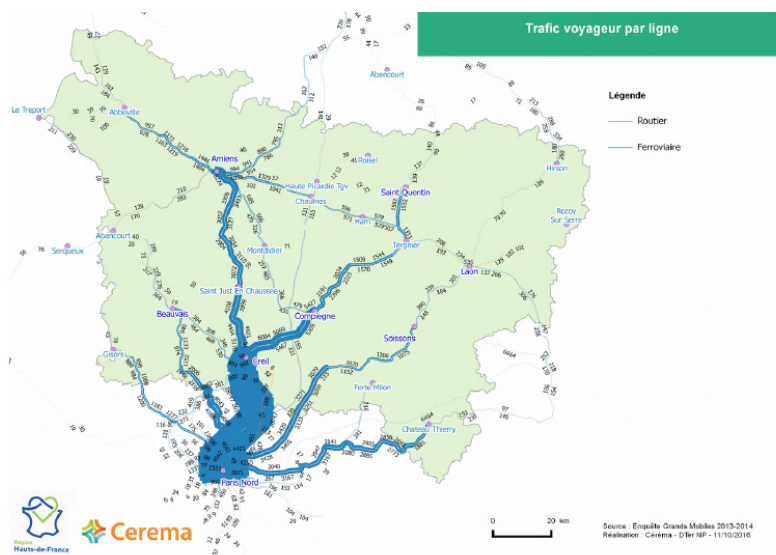
La lettre de l'ORT - n°55

Sommaire

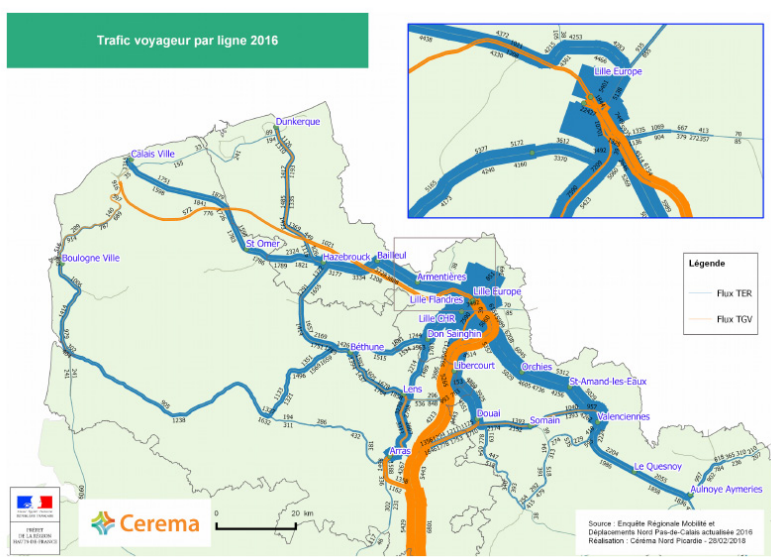
1. Conditions nécessaires au report modal
2. Potentiel de report modal
3. Pistes de réflexions pour le report modal



Crédits photos : DREAL Hauts-de-France - Mission Communication



Le territoire des Hauts-de-France est polarisé par deux grandes agglomérations. Au nord, la Métropole Européenne de Lille (MEL) est un bassin d'emploi attirant beaucoup de travailleurs venus des territoires voisins. Au sud, le bassin parisien draine une grande partie des actifs du sud de l'Oise et de l'Aisne ainsi que de la Somme.



Comme en attestent les cartes ci-contre, une part des déplacements quotidiens des habitants de la région se font aujourd'hui en train. Toutefois, alors que le nombre de déplacements en train depuis la région Hauts-de-France ne dépasse pas le seuil de 200 000 par jour, ce sont près de 3,5 millions de déplacements de plus de 10 km qui sont effectués en voiture (conducteur ou passager).

Parmi ces voyages, lesquels sont raisonnablement transférables sur le train¹ ?

1- Conditions nécessaires au report modal

Nombreuses sont les campagnes de publicité ou de promotion des transports collectifs, du covoiturage et de l'utilisation des modes actifs réalisées ces dernières années par l'État, les collectivités ou les entreprises. Si une hausse de l'usage de ces modes a été remarquée (hausse moyenne de 8,4 % dans les transports collectifs des villes des Hauts-de-France entre 2015 et 2016), la part de l'autosolisme reste très élevée. Les bénéfices environnementaux, sociaux et mêmes économiques de l'utilisation de ces modes sont reconnus mais ceux-ci ne sont pas exempts de défauts, exprimés par leurs potentiels usagers (temps de parcours, régularité, confort, sécurité...).

Ainsi, au travers de ces deux études, les analystes

du CEREMA ont tenté de déterminer les conditions acceptables par les usagers pour qu'un report modal de la voiture vers le train ou les transports collectifs régionaux et urbains puisse être envisageable et pertinent.

Les enquêteurs ont demandé, aux personnes interrogées, les déplacements que ces dernières avaient effectués la veille. Les détails demandés étaient les suivants : lieux de départ, d'arrivée et de changement de modes de transport ou véhicule ; heures de départ, d'arrivée et de changement de modes de transports ou véhicules ; modes de transport utilisés à chaque étape du déplacement ; nature des motifs de chacun des déplacements. De ces renseignements, les hypothèses de critères de report modal ont pu être proposées.

¹ : On considère ainsi que les déplacements de moins de 10 km sont très difficilement captables.

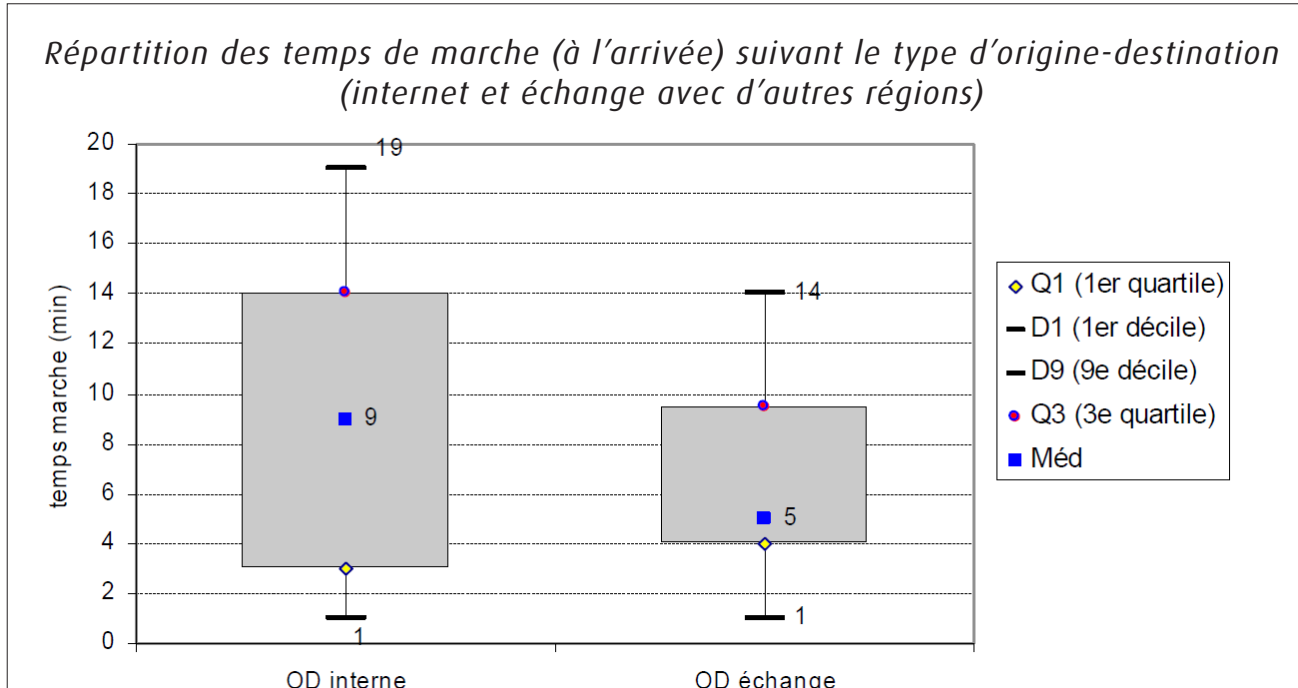
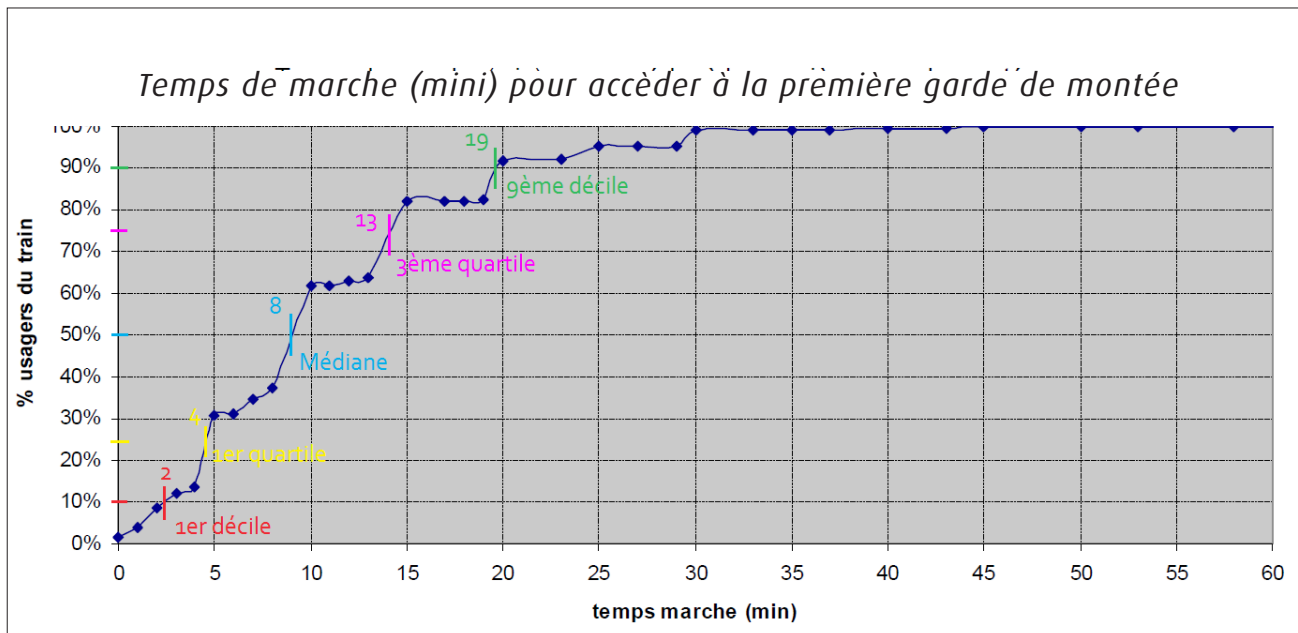
Encart méthodologique

Les données obtenues ont été utilisées pour effectuer différents calculs. Les résultats de ces calculs ont été classés par ordre croissant et, pour chacun d'entre eux, le premier décile, le premier quartile, la médiane, le troisième quartile et le neuvième décile ont été extraits.

- La **médiane** est la valeur pour laquelle il y a **autant de résultats au-dessus qu'en dessous**.

- Le **premier décile** est la valeur pour laquelle seuls **10 % des résultats sont inférieurs**.
- Le **neuvième décile** est la valeur pour laquelle **90 % des résultats sont inférieurs**.

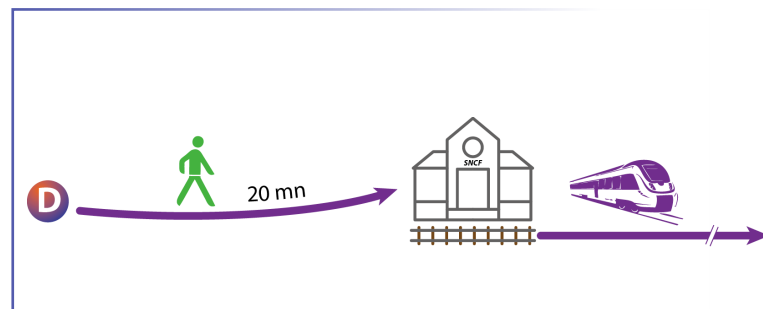
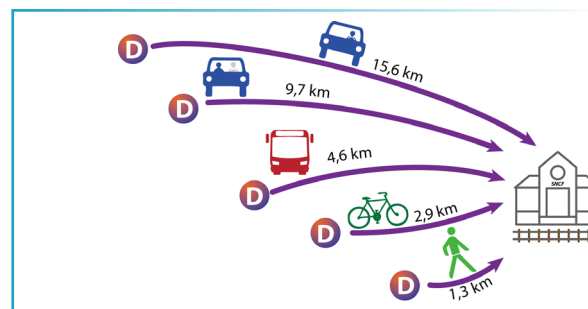
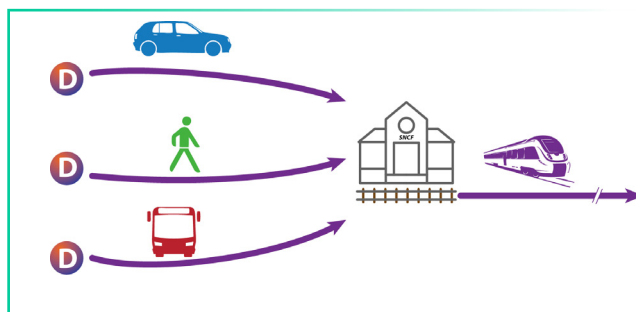
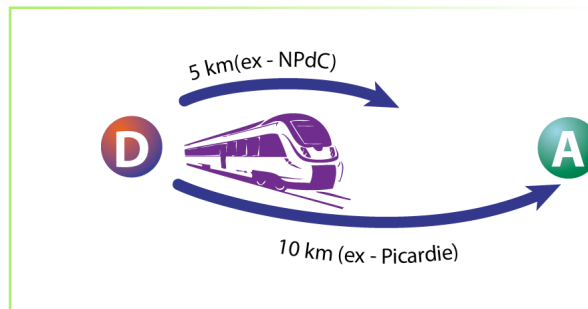
Exemple : courbe de répartition et « boîte à moustaches » issues de l'étude menée en ex-Picardie.



Les résultats inférieurs au premier décile et supérieurs au neuvième décile sont dits extraordinaires. Il est donc considéré que le neuvième décile est la « valeur limite » sur laquelle se basent les hypothèses de critères de report modal.

Ci-dessous sont listées les caractéristiques non-extraordinaires (du premier au neuvième décile) des déplacements actuellement effectués par les usagers en train. C'est à partir de certains d'entre eux qu'ont été établies les hypothèses de report modal. Par exemple, 90 % des usagers actuels du

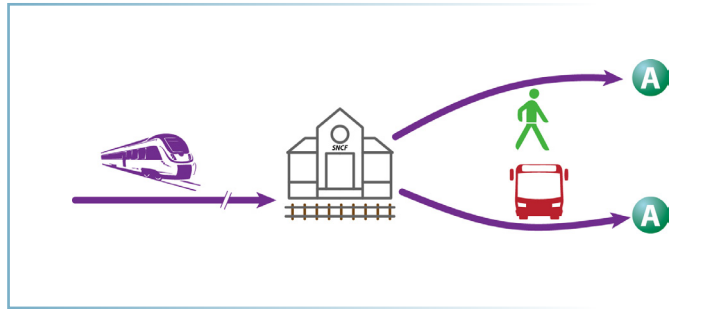
train mettent moins de vingt minutes à accéder à la gare la plus proche de leur point de départ. Les déplacements théoriques avec un temps supérieur ne sont pas identifiés comme reportables. Certaines caractéristiques diffèrent entre les deux territoires d'étude.



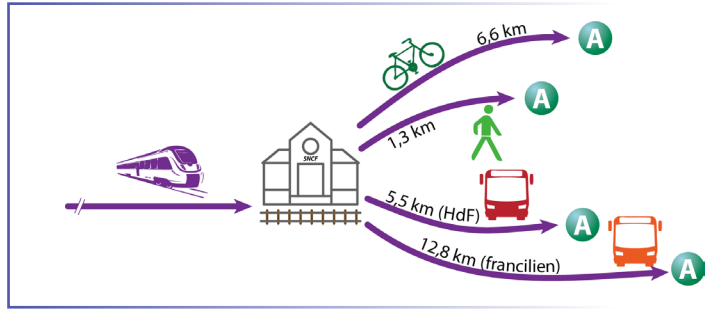
(si marche uniquement)

² : L'enquête s'est concentrée sur les trajets de plus de 5 km car, en deçà, il est peu pertinent de parler de report modal vers le train. Cependant, plus de 4,5 millions de déplacements de moins de 5 km sont quotidiennement effectués en voiture dans le Nord et le Pas-de-Calais. Ces données soulèvent la question de la pertinence de la voiture sur de telles distances : existe-t-il des alternatives viables et efficaces proposées sur ces trajets (vélo, TC...) ? Les habitudes et comportements des usagers en termes de mobilité semble peu adéquats avec l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

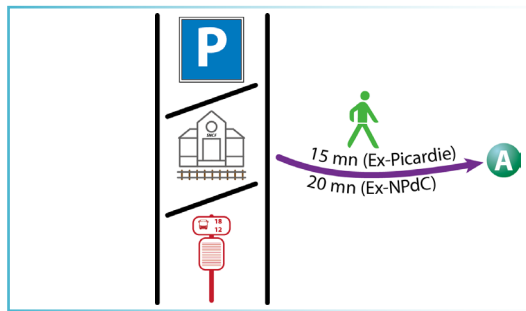
Mode de diffusion



Distance de diffusion maximale

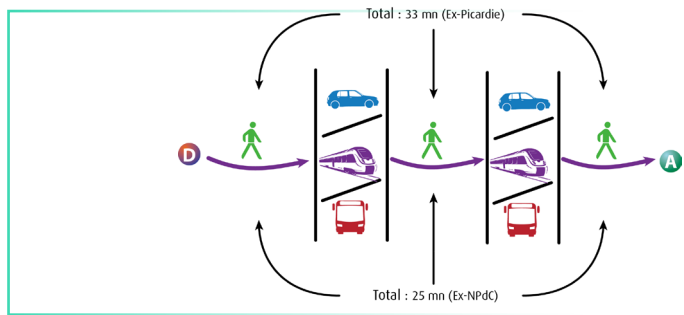


Temps de marche final maximal



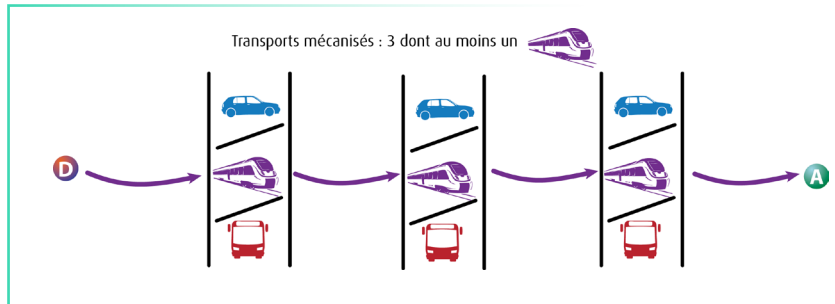
(depuis la gare de descente ou dernier mode mécanique utilisé)

Temps de marche total maximal

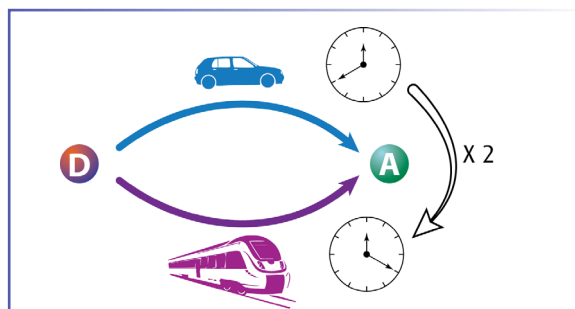
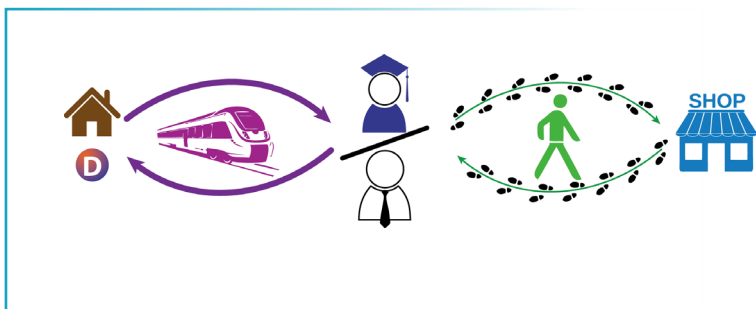
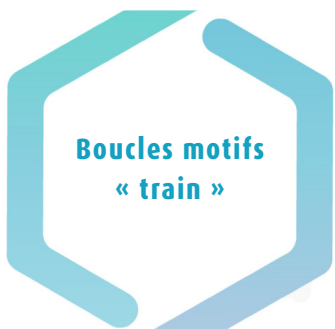
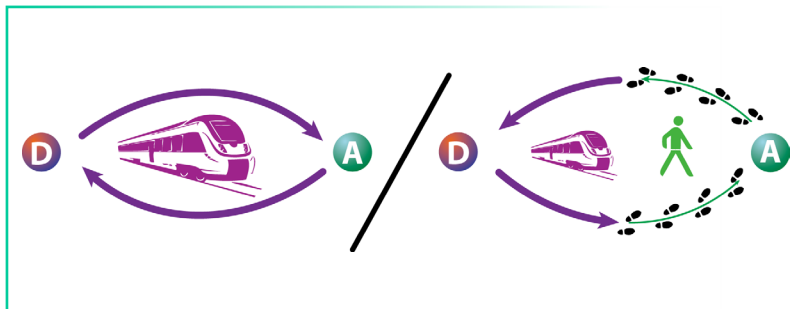
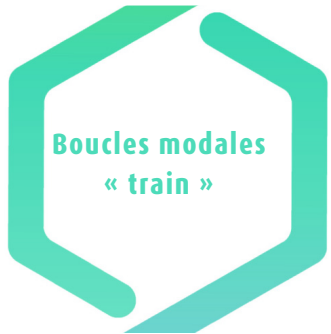
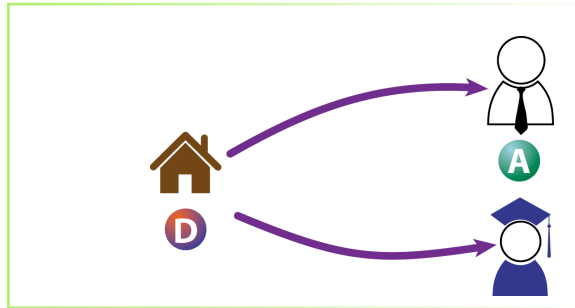


(rabattement + marche entre 2 modes mécanisés + marche finale)

Intermodalité



(nombre maximal de modes mécanisés dans un déplacement réalisé en train)



2- Potentiel de report modal

Afin de définir le potentiel de report modal, les analystes du CEREMA ont utilisé le logiciel Musliw. Celui-ci permet, en connaissant l'origine d'un déplacement ainsi que sa destination, de trouver le trajet le plus rapide en transports collectifs.

Il s'appuie, pour cela, sur une base de données, actualisée tous les ans, dans laquelle sont inscrits les lignes et les horaires des trains, cars et bus circulant en Hauts-de-France³.

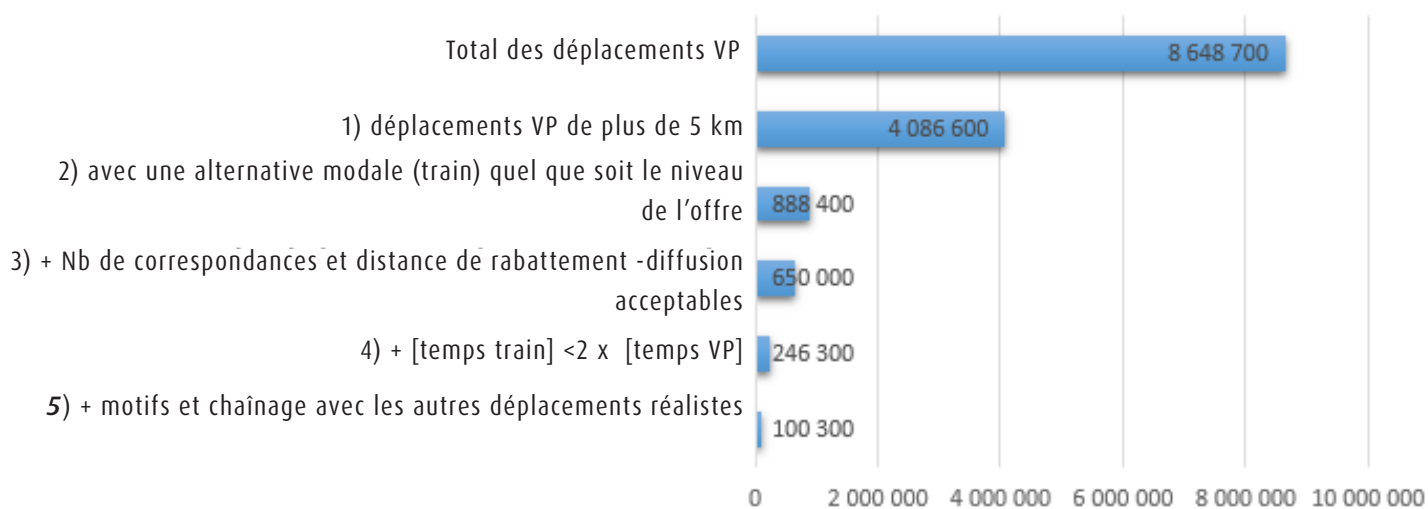
³ : Plus d'infos sur la base de données des transports collectifs à l'adresse suivante :

www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/nouvelles-publications-de-la-cellule-modelisation-a95.html

En entrant les heures et lieux de départ et d'arrivée de chacun des déplacements effectués par les voyageurs en voiture, les éventuels équivalents en transports collectifs ont pu être déterminés. Il a alors été possible de retenir ceux en adéquation avec les hypothèses de report modal et de les dénombrer. Une imprécision est tout de même à noter puisque les lieux d'origine et de destination notés ne sont pas

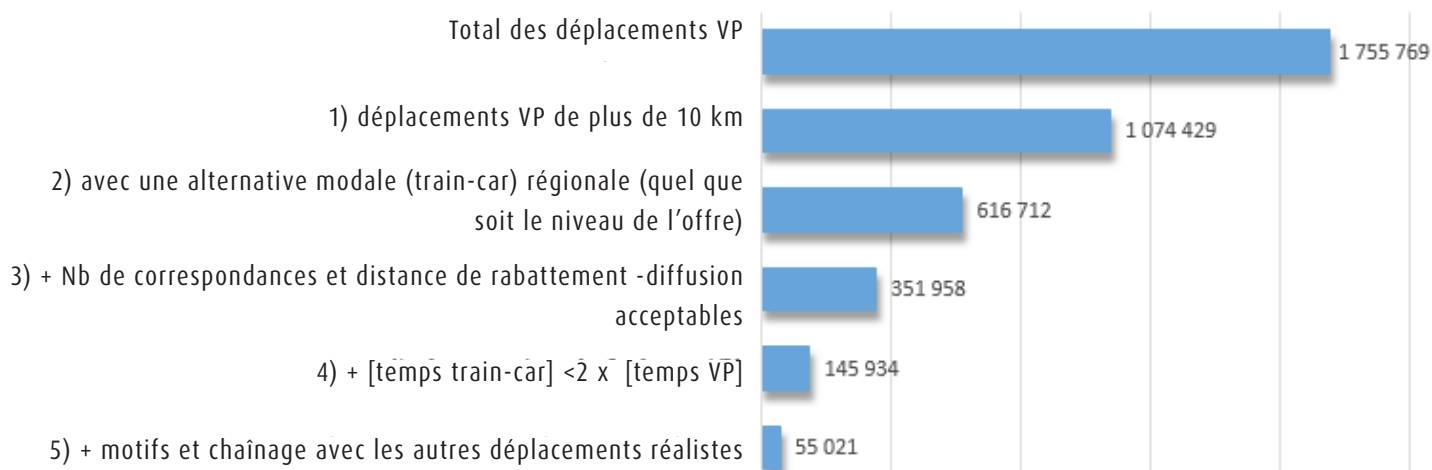
des adresses précises mais des centroïdes de zones. Les graphiques suivants montrent, pour les deux anciennes régions composant aujourd'hui les Hauts-de-France, en première ligne, le nombre de déplacements quotidiens effectués en voiture et, en dernière, le nombre de déplacements quotidiens réellement transférables de la voiture vers le train (et les cars régionaux pour l'ex-Picardie).

Nombre de déplacements en voiture concernés par le report modal vers le train



Potentiel de report modal sur le territoire de l'ex-Nord Pas-de-Calais

Nombre de déplacements en voiture concernés par le report modal vers le train ou le car régional



Potentiel de report modal sur le territoire de l'ex-Picardie

Encart méthodologique

Un trajet est considéré comme étant effectué en train si le mode de transport principal utilisé est le train. Pour un trajet intermodal (nécessitant d'emprunter plusieurs modes de transports), la détermination du mode de transport principal varie légèrement entre les deux études :

- Pour le territoire de l'ex-Picardie, il s'agit du mode de transport utilisé pour **parcourir la plus longue distance**.
- Pour le territoire de l'ex-Nord-Pas-de-Calais, il s'agit de la hiérarchie des transports utilisée pour l'Enquête Régionale Mobilité et Déplacements effectuée en 2009 et 2010 par le Centre

d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et la Région. Une modification a toutefois été apportée à cette hiérarchie : le **train est classé en première position** dans cette étude.

Une boucle est un ensemble de déplacements, sur une journée, par lesquels une personne part et revient au même endroit dans le but d'effectuer une ou plusieurs activités. Une « boucle train » ou une « boucle voiture » est une boucle dans laquelle le transport principal est le train ou la voiture. Dans la suite, les déplacements « allers » sont pris en compte de la même façon que les boucles.

Au total, sur plus de 10 millions de déplacements effectués quotidiennement en voiture personnelle en région Hauts-de-France, à peine plus de 150 000 sont potentiellement reportables sur les transports collectifs, en particulier le train, sans porter de

préjudice majeur aux usagers. Cela représente seulement 1,5 % des trajets (1,16 % pour l'ex-Nord-Pas-de-Calais et 3,13 % pour l'ex-Picardie – celle-ci comprenant toutefois le report modal sur le car en plus du train).

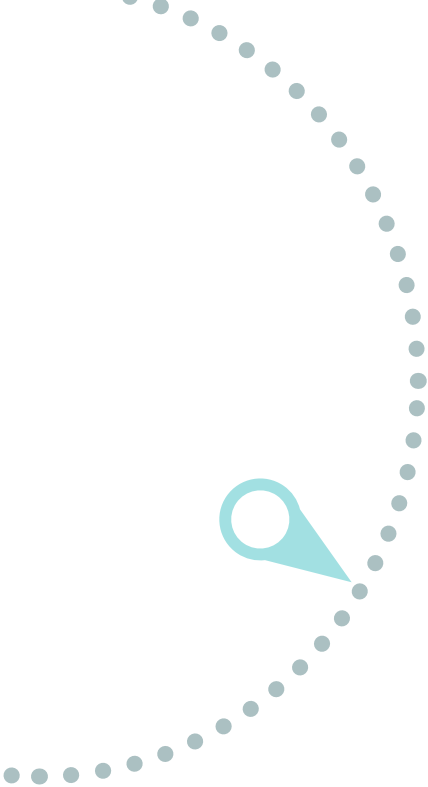
3- Pistes de réflexions pour le report modal

Une grande partie de la population des Hauts-de-France se rend quotidiennement au travail dans les deux grandes métropoles polarisant le territoire ainsi que dans quelques pôles intermédiaires (Amiens, Saint-Quentin, Beauvais, Arras...).

En dehors de ces centres, les départements ruraux connaissent une répartition relativement homogène de leur population : les habitants de ces villes effectuent, le plus souvent, des trajets inférieurs à l'espace entre deux gares et les habitants en dehors de ces villes ne résident pas systématiquement

près d'une gare ou d'un point d'arrêt de gare régionale. Il se peut également que, même avec la présence d'arrêts de car et de gares, les horaires soient peu adaptés à un déplacement pendulaire ou que le trajet effectué en transports collectifs soit trop long. La voiture est alors souvent indispensable pour se déplacer quotidiennement.

Par ailleurs, en Hauts-de-France, les trains proches des agglomérations circulant aux heures les plus chargées ne peuvent aujourd'hui absorber un flux de passager que très inférieur à celui de la route. En effet, ces trains sont déjà bien utilisés et remplis.



Dans le Nord et le Pas-de-Calais, le report modal impliquerait :

- Une **hausse de 91 %** de volume de déplacement en train
- Une **baisse de 1,1 %** de volume de déplacement en voiture

Dans les départements picards, le report modal impliquerait :

- Une **hausse de 60 %** de volume de déplacement en train
- Une **baisse de 3 %** de volume de déplacement en voiture

En heure de pointe, l'offre actuelle du transport ferroviaire ne pourrait supporter une aussi grande augmentation de trafic. En ne tenant compte que du report modal acceptable par les voyageurs, les résultats positifs sur le trafic routier ne seraient probablement pas suffisants pour réduire significativement la congestion et les émissions de pollution.

S'il serait appréciable que le report modal proposé par ces études se concrétise, il ne devrait pas, pour autant, être la seule piste à suivre pour que le nombre de voitures circulant en Hauts-de-France baisse. Diverses solutions pourraient accompagner le report modal :

- Amélioration de l'offre : plus de fréquence et/ou de capacités notamment en heure de pointe.
- Développement du covoiturage régional et local. Un site de covoiturage régional ouvert en juin 2017 (passpasscovoiturage.fr) géré par Hauts-de-France Mobilités existe déjà. Des projets locaux à l'échelle d'une agglomération ont pu être testés (ex. : projet OSCAR à Beauvais). Actuellement, le taux d'occupation moyen des voitures circulant dans la Métropole Européenne de Lille n'est que de 1,1.

- Usage des modes actifs et des transports collectifs urbains pour les déplacements inférieurs à 5 km. Un trajet de 5 km est généralement effectué en moins de 20 minutes en vélo.

- Les plans de mobilité (PDM), anciennement appelés plans de déplacements, ont pour objectif d'optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, d'une administration ou d'un établissement scolaire pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Le plan de mobilité comprend des mesures visant à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Il peut proposer des solutions pour favoriser le covoiturage et l'usage des modes doux et transports collectifs ou encore favoriser le télétravail. L'élaboration d'un PDM peut résulter d'une démarche volontaire ou répondre à une obligation légale. Ainsi, depuis le 1er janvier 2018, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, les entreprises et administrations de plus de 100 salariés sur un même site ont l'obligation de réaliser un PDM. Aussi, d'autres documents peuvent inciter ou imposer la réalisation de PDM selon des seuils différents comme les plans de protection de l'atmosphère (en place à Creil et dans l'ex-Nord-pas-de-Calais) ou les plans de déplacements urbains.

Conclusion

À offre de service constante, il existe un réel potentiel de report modal de la voiture individuelle vers le train. Toutefois, bien que les spécificités de chaque territoire (longueur de pistes cyclables, dénivelé, météo, trafic...) jouent beaucoup sur l'accessibilité d'un lieu en vélo ou transports collectifs, à court et moyen terme, le train n'est peut-être pas le principal potentiel de report modal de l'autosolisme dans la région Hauts-de-France. Les modes doux, les transports collectifs urbains et le covoiturage pourraient réduire fortement le nombre de voitures circulant quotidiennement.

Diverses études sont actuellement menées et effectuées sur l'avenir des transports collectifs organisés par la région (réseaux régionaux et départementaux). Comment les financer ? Quelles lignes conserver ? Faut-il en ouvrir d'autres ? Comment les entretenir ? Régulièrement, ces réseaux sont réorganisés pour tenter de se rapprocher des besoins des usagers.

Pour aller plus loin :



twitter.com/ORT_HDF



www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr

Observatoire Régional des Transports

56 rue Jules Barni
80000 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07
Fax. 03 20 82 25 90



La lettre de l'ORT N°55
Mars 2019

Directeur de publication : Laurent TAPADINHAS
Conception graphique : Céline COULY (DREAL HdF/Mission
Communication)

Illustrations : Damien CHADEFaux (DREAL HdF/SIDDEE)
Freepick

Crédits photos : DREAL HdF/ Mission Communication
ISBN : 1299-9733