

LA LETTRE DE L'ORT - n°14

■ ATELIER VOYAGEURS - 21 octobre 2004

MIGRATIONS ALTERNANTES – TRANSPORT EN MILIEU PERIURBAIN

L'atelier voyageurs organisé par l'ORT Picardie s'est tenu le 21 octobre dans la salle Dewailly à Amiens, gracieusement mise à disposition par Amiens Métropole. Dans son mot d'accueil Madame Johanna BOUGON, vice-présidente d'Amiens métropole, chargée des transports et de l'environnement souligne que le transport doit à la fois respecter l'environnement et être symbole d'équité sociale en assurant la mobilité pour tous.

François Buguel, en charge de l'animation de l'ORT à la DRE Picardie rappelle les missions de l'ORT : mener des études sur le transport, animer un partenariat sur les transports et créer un réseau d'échanges entre les différentes autorités organisatrices que sont le conseil régional, les conseils généraux, les communautés urbaines et les communes. Les deux études présentées aujourd'hui participent de cette animation et seront mises en ligne sur le site de l'ORT.

MIGRATIONS ALTERNANTES

Bernard SCHAEFFER du BE Codra

Objectifs et méthode

Les travaux ont été réalisés à partir des données du recensement Insee de 1999.

Analyse des flux

Les migrations alternantes domicile-travail et domicile-études internes à la Picardie et entre la Picardie et les régions voisines sont mises en évidence et analysées.

Les zones d'emploi et les pôles urbains constituent le référentiel territorial utilisé.

La part du collectif a été déterminée en sommant les réponses à l'enquête INSEE sur l'utilisation des « **transports collectifs seuls** » et de « **plusieurs modes** » sans que l'on sache si la réponse s'applique effectivement à tous les jours de la semaine

Confrontation à l'offre en transports

Pour une liste choisie de liaisons internes ou externes, les comportements des migrants domicile-travail sont confrontés à la qualité de service des transports collectifs (en période de pointe du matin 6h-9h). La qualité de service est exprimée d'une part par la fréquence des trains et d'autre part par le rapport entre le temps en transports collectifs et le temps en voiture. Les trajets terminaux, les phénomènes de congestion et les temps de correspondance sont inclus dans ces temps de parcours.

Pour chacune des liaisons, il s'agit d'abord de dégager des corrélations entre l'offre en transports collectifs et les comportements des migrants, domicile-travail et ensuite de proposer des orientations pour augmenter l'usage des transports collectifs. Les migrations domicile-école, sont évoquées en tant que complément possible de clientèle.

Principales conclusions

Analyse des flux migratoires

Au Nord de la Picardie, on observe une vaste aire urbaine avec une agglomération principale qui est Amiens, sans autre agglomération à proximité. La structure des flux y est radiale. Au Sud et à l'Est de nombreux pôles urbains de taille moyenne ou petite, sont situés assez près les uns des autres. Ils sont égrenés le long d'axes de communication routiers ou ferrés et génèrent un foisonnement de flux.

Au total, **608 575 migrants domicile-travail se déplacent à l'intérieur de la Picardie** dont 88% à l'intérieur de zones d'emploi. Les flux les plus importants sont localisés entre les zones d'emploi du Sud Picard. Les volumes de flux entre pôles urbains sont inférieurs à ceux entre zones d'emploi, en revanche le taux d'utilisation des transports collectifs entre pôles urbains est nettement plus élevé qu'entre zones d'emploi. Des facteurs d'explication sont d'une part l'existence d'axes de desserte ferroviaire et d'autre part la proximité des pôles urbains autour des gares.

Pour les déplacements domicile-travail des picards vers l'extérieur de la Picardie, ils sont largement à destination de Paris. L'usage des transports collectifs pour se rendre à Paris est d'ailleurs très important. L'attraction des autres zones d'emploi d'Ile de France est également importante, mais le taux d'usage des transports collectifs est beaucoup plus faible tout en étant globalement supérieur à ce qu'il est pour les flux internes à la Picardie, sauf pour la zone d'emploi de Roissy.

L'Ile de France envoie aussi des migrants vers des zones d'emploi picardes. Les volumes sont assez faibles, mais souvent supérieurs à ceux observés entre les pôles urbains picards. Le taux d'usage des transports collectifs est relativement faible. Quelques flux de migrants apparaissent entre la Picardie et les autres zones d'emploi immédiatement voisines.

Parmi les **72 812 migrations domicile-études, internes à la Picardie**, 79% sont internes aux zones d'emploi. Pour les déplacements en dehors de la Picardie, il s'agit surtout de déplacements vers l'Ile de France. Reims, Rouen et Lille sont également attractifs, mais pour les étudiants picards résidant à proximité de ces pôles urbains.

Confrontation à l'offre en transports

- sur les migrations domicile-travail entre pôles urbains picards : faible taux d'usage des TC et faible corrélation à la qualité d'offre
- sur les migrations domicile-travail des pôles urbains picards vers l'extérieur : fort taux d'usage des TC et forte corrélation à la qualité d'offre
- sur les migrations domicile-travail de l'extérieur vers les pôles urbains picards : forte corrélation à la qualité d'offre.

TRANSPORT EN MILIEU PERIURBAIN

Olivier CONDAT du BE Codra

La périurbanisation

La forme périurbaine découle du phénomène d'étalement urbain. Elle se construit autour des grandes infrastructures de transport et résulte des modalités de planification et d'urbanisme ainsi que des règles de financement du logement.

Les nouvelles urbanisations - délocalisations en périphérie des villes, implantations dans les banlieues limitrophes et dans les zones rurales - induisent une augmentation de l'usage de la voiture particulière. Cette situation ancre l'usage de la voiture dans les modes de vie, ce qui incite les ménages à se localiser en fonction des accessibilités routières.

Problématique de l'organisation

Cet usage croissant de la voiture particulière induit des effets externes aux coûts environnementaux, économiques et sociaux.

Le phénomène de périurbanisation s'étend souvent à une échelle plus vaste que celle du périmètre de transport urbain défini par l'article 27 de la Loi d'Orientations sur les Transports Intérieurs.

trajets avant 11h, une heure avant pour les trajets à compter de 11 h.

Emploi et mobilité Papa Charlie à CDG



Patrick DUGARD délégué Général Adjoint de Papa-Charlie présente la vocation de l'association : faciliter l'accès à l'emploi de personnes économiquement en difficulté et dépourvues de moyens de transport. Il s'agit d'un dispositif d'insertion sociale et professionnelle de personnes dont l'embauche est subordonnée à une solution de mobilité. Ce service de mise à disposition temporaire (4, 8 ou 12 mois) de véhicule pour une contribution modique est réservé aux accédants à l'emploi : CDD, CDI, alternance, stagiaires en formation, intérimaires. L'association met gère aussi un service de co-voiturage pour les candidats

Initiée avec Aéroports de Paris pour rendre possible l'accès aux différents lieux de travail très dispersés sur les plates-formes aéroportuaires, le service dépasse aujourd'hui les frontières d'ADP.

Transport à la demande - Soissonnais



Didier BODA indique que la Communauté d'Agglomération du Soissonnais a délégué la compétence transport au Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais lequel contracte avec deux opérateurs différents le transport urbain et le TAD.

Le SITUS est propriétaire des véhicules et anime une centrale de réservation capable d'informer sur une zone plus large que celle de son territoire propre.

Le TAD permet la desserte de 18 communes du périmètre de transport urbain totalisant 7 000 habitants. 9 lignes virtuelles ont été créées desservant toujours le pôle centre avec une offre journalière de 9 aller-retour par jour du lundi au samedi. Les réservations doivent être effectuées la veille pour les

Ce service, en phase de progression, fait l'objet de concertations entre partenaires locaux.

Le site Internet du SITUS offre aussi un service de covoiturage peu sollicité pour l'instant.

Conclusion

En ce qui concerne le TAD et après les débats de la matinée, Daniel BEURDELEY retient deux enseignements importants pour la réussite de tels systèmes :

- délai de réservation le plus court possible
- tarif unique pour une zone urbanisée.

La multiplication des véhicules particuliers asphyxie les infrastructures d'accès aux pôles urbains. Les transports à la demande peuvent remédier en partie à ces encombrements s'ils sont conçus comme lignes de rabattement vers les pôles principaux et s'adaptent pour rendre un réel service aux populations y compris les populations à mobilité réduite.

Claire FEBBRARI -
Catherine CAZIER/DRE Picardie ■

Pour en savoir plus :

- www.amiens-metrople.com
- <http://www.papa-charlie.com/>
- www.mobitus.org

Et le site Internet de l'Observatoire régional des transports de Picardie : www.ort-picardie.net

La lettre de l'ORT - n°14 décembre 2004

Directeur de la publication :
Michèle JOIGNY

Réalisation - impression :
Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN 1299-9733