



USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER CENTRE-VILLE



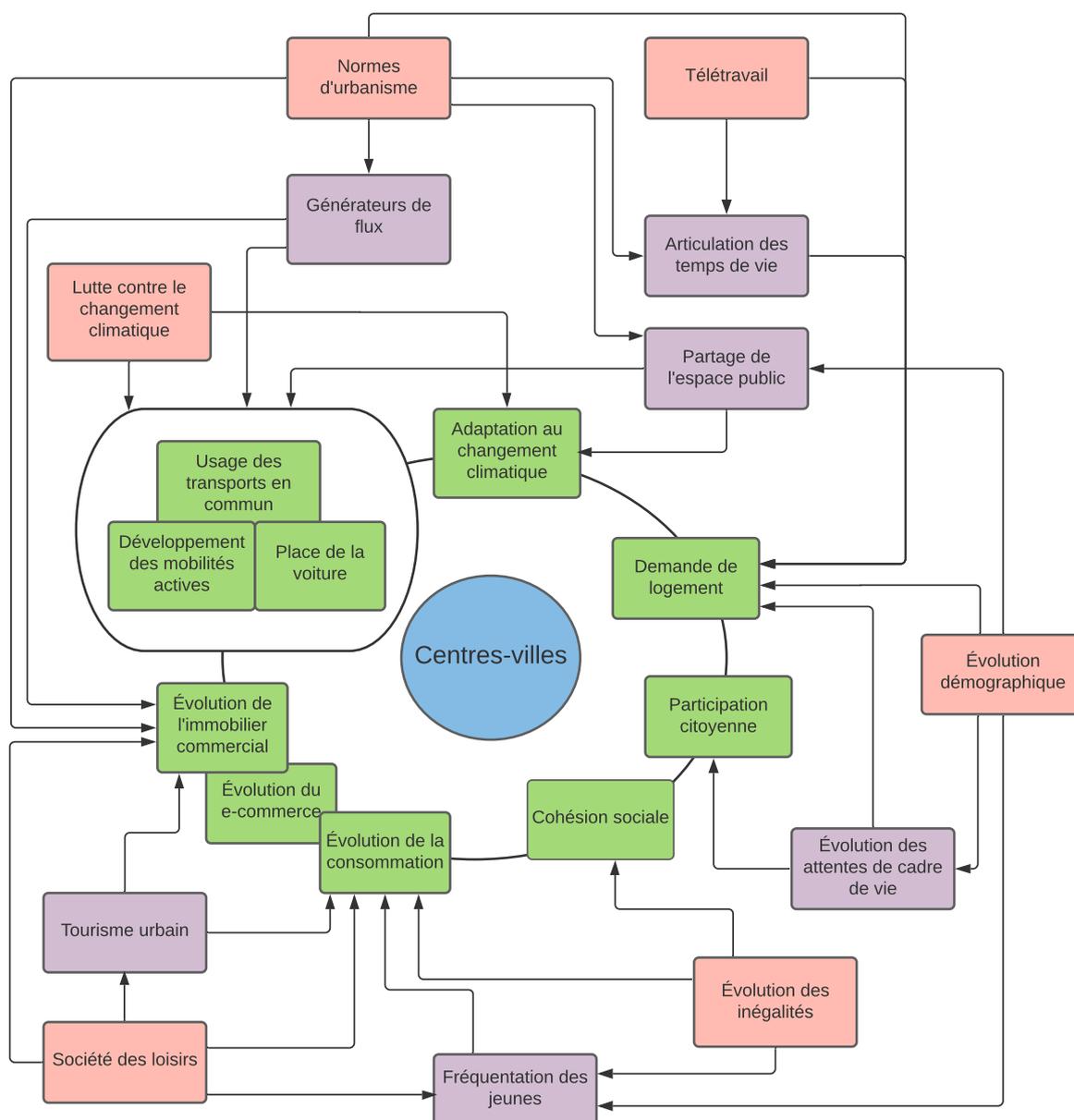
SYSTÈME DE VARIABLES

Cette fiche s'inscrit dans un système global de variables.

Les variables faisant l'objet d'une fiche sont celles identifiées lors des ateliers prospectifs s'étant tenus au premier trimestre 2020. Elles sont porteuses d'évolutions majeures ayant un impact direct ou indirect sur les centres-villes. Les relations mises en évidence dans le système présenté ci-dessous correspondent aux influences principales identifiées dans les fiches ; **elles ne prétendent pas à l'exhaustivité**. Ces relations d'influence peuvent évoluer dans le temps et dans l'espace.

Centré sur les centres-villes, ce système ne cherche pas à mettre en évidence les autres relations qui peuvent exister entre les variables présentées quand le centre-ville n'en est pas l'objet final.

Note de lecture : les variables roses sont des variables externes faiblement influençables par les acteurs régionaux. Les variables vertes sont des variables qui ont une influence directe sur les centres-villes, elles sont aussi susceptibles de s'influencer entre elles (par exemple, le sous-système transports a des influences réciproques avec la variable demande de logement). Les variables violettes sont des variables intermédiaires, qui influencent et sont influencées.



TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

DÉFINITION ET ENJEUX

L'usage des transports en commun constitue un facteur de développement et d'attractivité des centres-villes lesquels sont souvent bien desservis et constituent et constituent un nœud du réseau. Le développement d'une offre de transport en commun est également un facteur de transformation de la ville en organisant les relations entre les différents quartiers de la ville et entre la ville et sa périphérie et en facilitant son accès en dehors de la voiture.

Les transports en commun regroupent différents modes (train, métro, tram, car, bus, services à la demande...) répondant à différentes possibilités d'accès aux lieux centraux du territoire : grandes distances, relations entre les centres, connexion périphérie-centre ou encore connexion des quartiers de la ville. Ces modes sont par ailleurs gérés par différents opérateurs.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Les enjeux d'usage des transports en commun posent des questions d'accessibilité de l'offre, d'interopérabilité entre les offres mais aussi d'intermodalité. En effet, les transports en commun jouent un rôle central dans la question d'intermodalité notamment en offrant des solutions de rabattement pour l'accès aux centres-villes qui peuvent être saturés pour les voitures ou interdits. Les transports en commun jouent également un rôle important dans l'intermodalité avec les modes doux individuels permettant les déplacements de courte distance comme la connexion entre la gare et le centre-ville. L'usage des transports en commun par un public large repose également sur des notions d'images renvoyant à la fois à la qualité, à la praticité, à la fiabilité et à la sécurité ressenties.

En France, l'usage des transports en commun est resté relativement stable sur longue période. En 2019, 9,1 % des déplacements locaux (moins de 80 km) sont effectués en transport collectif. Cette proportion a varié entre 8,3 % et 9,1 % entre 1982 et 2019. Son niveau était le plus bas en 2008 avant de remonter à son maximum montrant une tendance à la croissance des usages sur la dernière décennie.

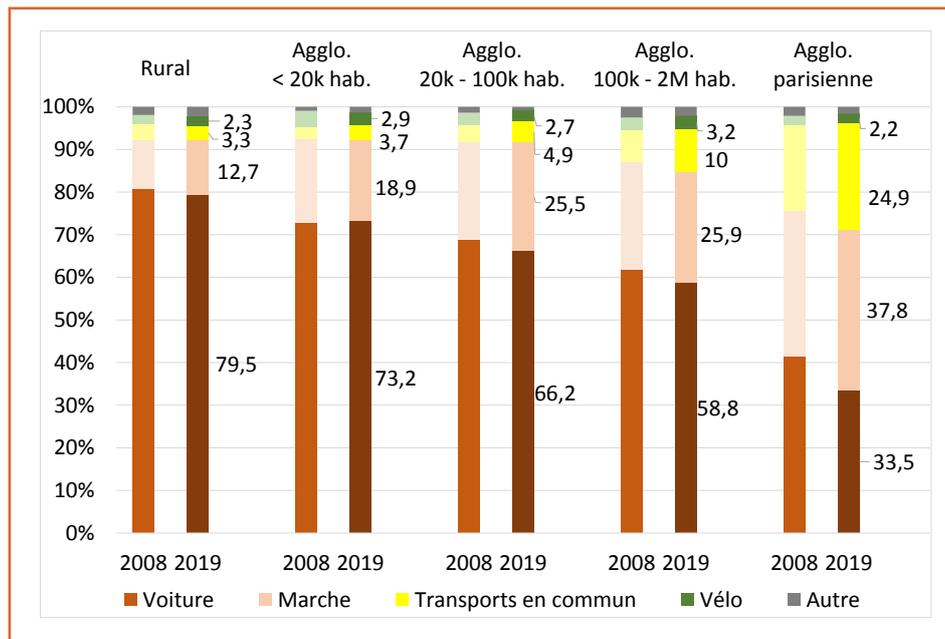
Ce niveau moyen masque d'importantes disparités entre les territoires en fonction de son caractère plus ou moins urbanisé. Ainsi, l'usage des transports collectifs représente

un quart des déplacements de l'agglomération parisienne. Plus généralement, l'usage augmente avec la taille de l'agglomération : il représente 10 % des déplacements dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, près de 5 % des déplacements dans celles de 20 000 à 100 000 habitants et moins de 4 % dans les autres territoires (cf. graphique).



© Région Hauts-de-France

Figure 1 : Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

La répartition des modes de déplacements par territoire montre également une tendance similaire sur les mobilités actives qui augmentent avec la taille de l'agglomération. Cette répartition est la plus forte pour l'agglomération parisienne où la place de la voiture est réduite à un tiers des déplacements. La présence d'une offre de transport importante dans un contexte de saturation peut ainsi contribuer à une diminution de la place de la voiture conduisant à renoncer à la possession d'un véhicule.

En 2017, seuls 63 % des habitants de l'agglomération parisienne possèdent une voiture contre 81 % en France métropolitaine. Depuis 2007, la proportion de ménages possédant une voiture personnelle a même diminué dans cette agglomération alors qu'elle a continué à augmenter en France.

Entre 2007 et 2017, la croissance de l'usage des transports en commun est corrélée à la taille de l'agglomération : plus l'agglomération est grande, plus la part des transports en commun dans les déplacements a augmenté. À l'inverse, l'usage des transports en commun a diminué dans les espaces ruraux.

Si les transports collectifs représentent moins de 10 % des déplacements, leur poids est plus important en termes de distance parcourue comme en temps passé. Ainsi, en 2017, 941 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français, dont 20 % en transport collectifs contre 17 % en 2002 (Cf. tableau). Le poids des transports collectifs a augmenté aussi bien pour les transports par route (bus, car, tramways) que pour les transports ferrés (trains, métro, RER).

Figure 2 : Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode
En milliards de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Transport individuel¹	728,7	718,1	710,7	757,3
Transport collectif	148,6	163,2	175,5	184
Autobus, autocars et tramways	48,8	53,3	55,5	58,1
Transports ferrés ²	86,2	96,7	106	110,5
Transports aérien ³	13,7	13,2	14	15,4
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	877,3	881,3	886,2	941,3

¹Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roux motorisés ² Trains, métro, RER, ³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2018

Par ailleurs, les transports collectifs sont utilisés par une proportion importante de la population des villes même si les personnes ne sont pas utilisatrices au quotidien. Ainsi, 73 % des habitants des communes de plus de 50 000 habitants utilisent un transport collectif au moins une fois par mois. Plus généralement, les usages des différents modes ne sont pas exclusifs. Ainsi, une étude réalisée en 2015 par le laboratoire de recherche « (6-t) » met en évidence que plus de la moitié des Français ne sont pas attachés à un seul mode de transports mais ont des pratiques diversifiées en fonction de leur vision du déplacement et de leurs contraintes.

Au sein de la région, les personnes de plus de 11 ans consacrent 1h19 aux déplacements pour une moyenne de 41 kilomètres. Pour les actifs, les déplacements domicile-travail ont une place prépondérante par leur longueur et le temps consacré. L'usage des transports en commun est également plus fréquent pour ce motif. Parmi les actifs occupés des Hauts-de-France, 9 % utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail contre 15 % des actifs occupés en France métropolitaine. Comme à l'échelle nationale, l'usage des transports en commun varie en fonction du caractère urbain ou rural de la commune. Seuls 3,3 % des actifs habitant dans une commune rurale utilisent les transports en commun tandis qu'ils sont 19 % dans l'agglomération de Lille et 34,5 % dans la ville centre. Ces tendances s'observent pour l'ensemble des agglomérations de la région avec une part des transports collectifs relativement élevée dans l'unité urbaine et un poids plus important dans la commune centre, souvent supérieur à 10 %.

L'usage des transports collectifs dépend en partie l'offre disponible. Cette offre s'entend à la fois en matière de couverture territoriale par une offre de transport urbain, interurbain ou la présence d'une gare mais aussi par la fréquence, la qualité et les tarifs pratiqués.

Entre 2002 et 2017, la surface couverte par les transports urbains a été multipliée par 2,7 tandis que la population couverte n'a augmenté que de 28 % sur la même période. Ces croissances sont principalement liées à des extensions de périmètres des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), notamment en lien avec les modifications des périmètres des intercommunalités. En 2017, 73 % de la population de France métropolitaine est ainsi couverte. La région Hauts-de-France se caractérise par une couverture importante en offre de mobilité avec 72,6 % de la popula-

tion couverte par une AOM, niveau supérieur à la moyenne hors Ile-de-France et par une densité ferroviaire supérieure à la moyenne régionale. L'extension géographique très importante des AOM comparativement à la population couverte pose la question de l'offre mise en place sur l'ensemble de ces nouveaux périmètres comprenant des espaces périurbains ou ruraux plus nombreux. La desserte d'espaces périurbains peu denses par l'offre de transport classique des cœurs urbains représente un surcoût important pour un usage souvent limité, les habitants de ces espaces ayant souvent fait des choix résidentiels en fonction de l'accessibilité en voiture.

La qualité des transports en commun est également un facteur déterminant pour leur usage. Selon l'observatoire des mobilités, cette qualité semble pour l'instant acquise pour la plupart des usagers : 92 % recommandent ce mode en premier lieu pour sa praticité (71 %). La seconde raison invoquée pour recommander l'usage des transports collectifs correspond aux enjeux environnementaux (51 %) devant les enjeux économiques (41 %). Le caractère pratique des transports en commun repose sur une perception des usagers qui peut rapidement être remise en cause, par exemple en cas de dysfonctionnement de l'offre. Ainsi, les grèves de 2018 dans le ferroviaire se sont traduites par une baisse de 5 points de la vision de la praticité des transports collectifs.

Au-delà de la qualité ressentie d'une offre de transport existante, l'image véhiculée par les différents types de transport est déterminante pour son usage. Ainsi, le tramway bénéficie d'une image plus positive à travers un niveau de confort, de fréquence et de lisibilité jugé supérieur par les usagers. En particulier, les rails et les stations participent à la lisibilité du système et guident l'utilisateur dans sa mobilité. Ce mode touche ainsi un large public tandis que les bus urbains classiques sont souvent réservés aux jeunes et aux seniors. L'offre de tramway s'est ainsi développée dans plusieurs agglomérations françaises entre 1980 et le début des années 2000 comme ce fut le cas à Valenciennes avec le lancement du chantier en 1994 et son ouverture en 2006. L'importance du coût d'investissement est ensuite questionnée en particulier pour les agglomérations de taille intermédiaire. Les collectivités se tournent alors majoritairement vers le Bus à Haut Niveau de Service qui constitue une alternative en reprenant une partie de ses codes : voies spécifiques et identifiés, stations plus visibles, fréquences...



© Région Hauts-de-France

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

Malgré un contexte budgétaire contraint, le développement des transports en commun reste un objectif majeur des différents acteurs publics. La Loi d'Orientation des Mobilités permet une couverture globale du territoire par un AOM et confère aux Régions un rôle central dans l'organisation des mobilités. Elle favorise le développement de nouveaux modes et usages de transports en commun. En Hauts-de-France, le SRADDET fixe ainsi l'objectif d'une part modale de 10 % en 2031 et 14 % en 2050 en nombre de déplacements, soit un doublement par rapport à la situation actuelle. Cet objectif répond à la fois à des enjeux de limitation de gaz à effet de serre et des enjeux de diminution de la pollution atmosphérique générée par la voiture, principal mode de déplacement actuel. En plus de ces objectifs liés au climat et à l'air, ce mode de transport est mis en avant pour l'accès aux centralités.

Au sein des territoires, l'offre de transport en commun se développe autour de différents axes répondants aux différents usages et différents publics potentiels.

Le Bus à Haut Niveau de Service se développe car il apparaît comme un compromis entre des infrastructures ferrées coûteuses et peu évolutives et un système de bus urbain traditionnel perçu comme peu efficace au regard de la fréquence et de son insertion dans le trafic urbain classique. La mise en place d'un réseau BHNS s'accompagne le plus souvent d'une vision intégrée du système de mobilité urbain de l'agglomération amenant à revoir l'ensemble de l'offre. Son image se rapproche de celle de réseaux ferrés urbains par une fréquence accrue, une visibilité de voie réservée et un travail sur le confort et l'accessibilité des véhicules. Les stations sont également plus importantes, favorisant également la visibilité et la compréhension pour les usages.

Si l'argument économique est peu cité dans les motivations des usagers, il peut constituer un facteur important de développement des usages. En particulier, la gratuité change la vision de ce mode de transport en en facilitant l'accès. Plusieurs agglomérations ont mis en place cette gratuité à l'image de Compiègne ou Dunkerque. Dans l'agglomération de Dunkerque, la mise en place de la gratuité accompagnée par une offre de transport repensée a permis une croissance de 77 % de la fréquentation entre 2017 et 2019. Les effets globaux de la gratuité sont toutefois questionnés. Selon un rapport du Sénat publié en septembre 2019, l'impact social apparaît positif en offrant l'accès à des publics jusqu'alors éloignés mais l'impact environnemental est plus mitigé en particulier en raison d'un report important des modes actifs (vélo, marche) vers les transports en commun et une réduction limitée de la part modale de la voiture. Par

ailleurs, la gratuité apparaît difficile à mettre en place dans des grandes agglomérations où les réseaux sont déjà très fréquentés et qui tirent une part importante de leur budget de la billettique.

Dans la relation centre-périphérie et dans l'optique de limiter l'engorgement des centres tout en favorisant l'accès, les parking-relais se développent dans les grandes agglomérations et s'intègrent aux systèmes de transport à la fois par la connexion au réseau principal de transport et par une intégration tarifaire avec un ticket de parking pouvant délivrer un pass pour la journée à l'ensemble des passagers. La réussite de ces parkings-relais repose souvent sur leur positionnement et le gain estimé par l'utilisateur.

Le système urbain de transport en commun peut également développer l'intermodalité avec le vélo par la mise en place de système de parkings vélos à proximité des principales stations de transport en commun. Ces parkings peuvent être sécurisés et accessibles uniquement aux usagers avec leur titre de transport. De tels parkings sont par exemple accessibles dans plusieurs gares de la région ou au sein de la MEL à proximité de différentes stations de métro.

D'autres formes de transports en commun de plus petites capacités sont également développées dans les cœurs urbains. Les navettes se développent dans différents centres permettant un accès moins envahissant à des zones de partage. Ces navettes qui peuvent être accessibles sans arrêts définis favorisent l'accès à des personnes dont la mobilité active peut être réduite (personnes âgées, dépendantes, familles avec jeunes enfants).

Si l'offre de transport en commun se développe sur les territoires, la crise sanitaire a eu des impacts directs importants sur la fréquentation aussi bien pendant les périodes de confinement que pendant les périodes de reprise. Elle risque d'impacter durablement l'usage des transports en commun au profit de modes plus individuels, qu'ils s'agisse de modes actifs comme le vélo dont la progression s'est accélérée ou de la voiture. Selon l'observatoire des mobilités, 61 % des Français utilisaient régulièrement (au moins une fois par mois) les transports collectifs avant la crise. Durant le premier confinement, 47 % de ces usagers ont été contraints de se déplacer. Parmi eux, seuls 44 % ont utilisé les transports collectifs. En France hors Ile-de-France, l'usage des transports urbains durant le premier confinement a représenté 10 % de l'usage habituel pour les transports urbains et 8 % pour les TER. Alors que l'offre était proche de la normale en septembre et octobre, la fréquentation est restée en deçà de

80 % de l'usage normal. Le deuxième confinement s'est traduit par une fréquentation inférieure à 50 % de la normale en novembre. Si la plupart des utilisateurs ont perçu une adaptation rapide et rassurante des transports aux contraintes sanitaires, ils sont nombreux à envisager une modification de leur mode de déplacement à l'avenir : 30 % envisagent de les utiliser moins fréquemment tandis que 13 % envisagent de les utiliser davantage. Cette moindre fréquentation sera à la fois remplacée par la marche à pied, l'usage de la voiture individuelle et l'usage du vélo.

La crise sanitaire a également un impact potentiel important sur l'offre de transport collectif au regard des pertes

de recette. Pour les transports publics, la perte de billetterie est estimée à 2 milliards d'euros et la perte du versement transports mobilité estimée à plus d'1 milliard d'euros sur un budget de 8,5 milliards d'euros.

A l'inverse, les plans de relance français et européen consacrent une part d'investissement important en faveur de la mobilité avec un plan ferroviaire ambitieux, accompagné du développement de plusieurs réseaux métropolitains dont le service express métropolitain et la volonté de développer les mobilités propres dans les villes.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les pouvoirs publics fixent des objectifs ambitieux de développement de l'offre de mobilité sur l'ensemble du territoire et l'ensemble des publics. La Loi d'Orientation des Mobilités votée en décembre 2019 constitue une loi structurante dans ce domaine. Elle confère notamment aux Régions un chef de filat sur l'organisation des mobilités et assure une couverture de l'ensemble des territoires par une compétence mobilité. Elle fixe également des objectifs pour l'ensemble des acteurs de la mobilité (constructeurs, entreprises, usagers) dans les usages des différents modes. Le développement des usages du numérique constitue également un facteur de développement important de l'usage des transports en commun par une meilleure information sur les trajets et horaires, favorisant une interopérabilité entre les différents acteurs, par une information en temps réel sur les difficultés de parcours. L'information sur le départ et l'arrivée, sur les interconnexions et la lisibilité du parcours constitue des enjeux majeurs dans la perception des usagers.

Le renforcement de la multimodalité est également un enjeu important renforcé par des incitations publiques comme la création de parking vélos sécurisés à proximité des transports en commun ou encore la possibilité de transporter son vélo dans certains bus, possibilité prévue par la LOM.

A l'inverse, une dégradation de l'image des transports en commun peut nuire à leur usage. En particulier, la qualité de l'offre de transport (horaire, salubrité, sentiment de sécurité) constitue un facteur clé dans les choix individuels. Le renforcement des règles sanitaires peut être à la fois perçu négativement avec un effet repoussoir lié à la contrainte ou au contraire rassurant.



© Région Hauts-de-France

MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

UNE BAISSÉ DE FRÉQUENTATION DANS UN CONTEXTE DE MANQUE DE CONFIANCE DES USAGERS

La crise sanitaire a des impacts de long terme sur l'offre de transport en commun et sur sa fréquentation. Les pertes de recettes liées à la baisse de fréquentation durant les périodes de confinement et de déconfinement progressif ne sont que partiellement compensées et l'offre se dégrade par manque d'investissement. Les possibilités du numérique sont sous-exploitées et l'image des transports collectifs est dégradée par manque d'information et de lisibilité de l'offre ne permettant pas l'intermodalité et l'interopérabilité. L'accès aux centres-villes par les transports en commun se dégrade avec des dessertes moins fréquentes en provenance de la périphérie pour les réseaux ferrés comme pour les réseaux urbains. La fréquentation est également limitée par des craintes des usagers qui se renforcent sur le plan sanitaire et sécuritaire.

UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ADAPTÉE À TOUS ET FAVORISANT L'USAGE DU CENTRE-VILLE

La prise de conscience des enjeux environnementaux amène de plus en plus de personnes à délaisser la voiture individuelle. Les choix résidentiels tiennent davantage compte de la disponibilité d'une offre de transport en commun. Les investissements publics en faveur de ceux-ci sont réalisés aux différentes échelles territoriales. Dans le même temps, les opérateurs intègrent les potentialités du numérique favorisant la lisibilité de leur offre, l'interopérabilité entre les différentes échelles de mobilité et l'intermodalité. L'usage des transports en commun se développe et permet un accès de qualité aux centres-villes. De nouvelles offres sont développées dans les centres-villes afin de mieux répondre aux différents usages telles que l'interconnexion facilitée avec les modes actifs ou des navettes pour les personnes à faible mobilité.

UNE CROISSANCE MODÉRÉE DE LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET LIMITÉE À CERTAINS PUBLICS

Malgré la crise sanitaire, les politiques publiques maintiennent le développement de l'offre de transport en commun. Après une baisse conjoncturelle de fréquentation, la fréquentation des transports revient à son niveau d'avant crise. À long terme, la fréquentation augmente modérément mais reste restreinte à certains publics et usages. Les centres-villes restent accessibles via les réseaux ferrés tandis que les réseaux urbains sont concentrés sur un accès au centre-ville depuis les quartiers de la ville et la première couronne. La connexion aux espaces périurbains reste réduite du fait d'une offre limitée, coûteuse et peu utilisée en dehors de publics spécifiques.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes SDES – septembre 2020
- La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 – CGDD – décembre 2010
- Observatoire de la mobilité des transports publics
- Le Monde : Le gouvernement mise sur un rebond du transport ferroviaire
- Qui sont les usagers des transports en France ?
- Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine – CERTU – novembre 2009
- La gratuité totale des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?
- Collection « Les fiches du SRADDET » - 6 - Transport voyageurs et intermodalité



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Contact : collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France