



Atelier SCoT « Mobilités - Déplacements »

Actes du jeudi 14/12/06
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

Comment nous déplaçons-nous ? *La mobilité à l'épreuve des chiffres*

Introduction

Monsieur LEDRAN, qui préside cet atelier, remercie l'assemblée pour sa participation et ouvre la séance de travail.

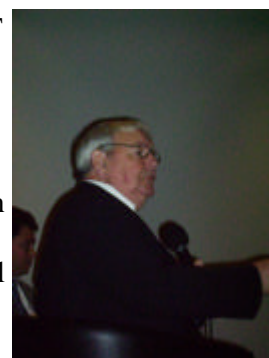
Il présente la démarche adoptée dans le cadre du diagnostic du SCoT Caen-Métropole :

- Six ateliers par thématique ;
- Une présentation de cadrage de l'AUCAME en début d'atelier ;
- L'intervention de plusieurs intervenants, pour bénéficier d'un regard extérieur ou d'un point de vue particulier ;
- Des ateliers conçus comme de véritables réunions de travail donnant une large place au débat.

Il rappelle que les actes et les présentations des intervenants seront disponibles en ligne sur le site du Syndicat Mixte (www.caen-metropole.fr) au cours du mois suivant l'atelier.

La réunion de ce jour est consacrée à la mobilité des habitants de Caen-Métropole.

Aller travailler, faire des courses, déposer ses enfants à l'école, mais aussi voir des amis ou aller au cinéma... ces actes de la vie quotidienne nécessitent de se déplacer. Les déplacements sont au cœur des activités et de la vie de la métropole. L'objectif de ces Ateliers étant de construire ensemble, une vision partagée du territoire de Caen-Métropole.



« Organiser de la meilleure façon possible les déplacements des biens et des personnes, c'est garantir l'accessibilité, et par là même, l'attractivité de nos territoires ».

M. André LEDRAN
Vice-président
Caen-Métropole

Pour les collectivités, organiser de la meilleure façon possible les déplacements des biens et des personnes, c'est garantir l'accessibilité, et par là même, l'attractivité de leurs territoires ; pourtant, nos déplacements relèvent principalement de logiques individuelles.

Pour débiter cette série d'ateliers sur la mobilité, il est proposé d'aborder la question préalable à toutes les autres : Comment nous déplaçons nous ?

L'organisation de la réunion est la suivante :

1/ Exposé de Thomas BOUREAU de l'AUCAME sur la mobilité des habitants de Caen-Métropole :

- Qui se déplace ?
- Comment se déplace-t-on ?
- Pourquoi se déplace-t-on ?
- Où se déplace-t-on ?

2/ Intervention de différentes institutions ou collectivités, permettant d'appréhender cette notion de mobilité avec des angles d'approche différents.

- Monsieur Mathieu RABAUD, chargé d'études transport au CETE Normandie-Centre, sur les grandes tendances de la mobilité au niveau national, évolution par agglomération
- M. Frédéric TOUPIN, chef de Projet à VIACITES sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération Caennaise
- Mme Vanida ALAIN DENIS chargée de mission Mairie de Caen sur le Plan de Déplacement des Etablissements (PDE) de la Ville de Caen ».

Comment nous déplaçons-nous ? La mobilité à l'épreuve des chiffres.

M. Thomas BOUREAU, AUCAME

- **Quelles données pour parler de mobilité?**

Les enseignements de l'enquête ménages « déplacements ville moyenne » menée en 2005 par Viacités, ainsi que les données de l'INSEE disponible sur la mobilité permettent de mieux appréhender les comportements en matière de déplacements des habitants de Caen-Métropole.

La méthodologie particulière employée pour l'enquête et le manque d'antériorité des enquêtes de ce type, nous oblige à prendre avec prudence les comparaisons faites avec d'autres agglomérations ainsi que les évolutions des modes de déplacements.

Les données issues de l'enquête ménage portent sur le périmètre du PTU, soit Caen la Mer et non sur les 143 communes de Caen-Métropole.

- **Des grandes tendances proches des autres agglomérations**

Le nombre moyen de déplacements est de 3,64/jour/personne. Cette mobilité varie notamment en fonction du niveau d'études des personnes et de l'âge. La mobilité la plus élevée concerne les personnes ayant fait des études supérieures. Les actifs sont plus mobiles que les jeunes et les personnes âgées.

Si la voiture reste le mode de déplacement le plus important, il faut souligner que près de 30% des ménages de Caen n'en dispose pas, et que la moitié des ménages de Caen-Métropole ne dispose que d'un véhicule. Force est de constater que la tendance à la multi-motorisation devient une norme ciblée dans les communes périurbaines.

Le taux de motorisation à Caen la Mer s'établit à 1,21 voitures/ménage.

Globalement, la voiture est la plus utilisée dans les secteurs les plus éloignés de la ville-centre et dans les secteurs les plus aisés. A l'inverse, les transports collectifs sont plus empruntés dans les secteurs proches du centre-ville et dans les secteurs populaires.

On constate un retour de la marche à pied dans l'ensemble des secteurs. Ce mode de déplacement reste cependant privilégié en centre-ville et là où la densité d'habitants, d'emplois et d'équipements est la plus forte.

A Caen la Mer, comme sur le plan national, l'individualisation des déplacements, l'allongement des distances, la recherche de proximité, la diversification des trajets (augmentation des motifs secondaires et des déplacements non liés au travail) rendent complexe la recherche d'une réponse unique par les collectivités locales.

- **Un poids du périurbain fort dans les déplacements**

On estime que plus de 91 000 déplacements quotidiens ont lieu depuis les communes périurbaines (hors agglomération) vers l'agglomération.

Pour ces déplacements, la part de marché de la voiture est très largement supérieure à la moyenne.

L'accessibilité de la ville-centre permet en effet des connexions rapides en voiture avec l'ensemble des communes périurbaines de Caen-Métropole. Le réseau de voies rapides, en étoile, autour de Caen et la présence d'un périphérique complet apporte à l'agglomération une position privilégiée par rapport à d'autres agglomérations comparables.

Cependant, cette bonne accessibilité automobile ne va pas sans poser de problèmes au niveau de la ville-centre où se rencontre l'ensemble des flux convergents, sur un espace public contraint, qui doit être partagé entre les différents usages.



« Plus de 91 000 déplacements quotidiens ont lieu depuis les communes périurbaines vers l'agglomération ».

M. Thomas BOUREAU
AUCAME

Les grandes tendances de la mobilité au niveau national, évolution par agglomération.

M. Mathieu RABAUD, CETE Normandie Centre

A partir des données issues des Enquêtes « Ménages Déplacements » de toutes les agglomérations françaises réalisées entre 1975 et 2003, il est possible de faire ressortir les grandes tendances de la mobilité en France.

Un déplacement se définit par quatre critères : un but (pourquoi ?) ; un lieu de départ et d'arrivée (où ?) ; une heure de départ ; une heure d'arrivée (quand ?) et un ou plusieurs modes de transport (comment ?).

Sur les 30 dernières années, la mobilité des personnes a progressé, passant en moyenne de 3,25 à 3,75 déplacements par jour et par personne.

De façon plus détaillée, l'augmentation de la mobilité est due à l'augmentation de la mobilité en voiture. Celle-ci s'accompagne d'une augmentation du taux de motorisation et d'une diminution du nombre moyen de personnes par véhicule.

Tout permet de supposer qu'aujourd'hui, la voiture a fait le plein de sa clientèle potentielle (une fois exclus les personnes n'ayant pas les moyens nécessaires et les personnes n'ayant pas de permis de conduire).

Si la mobilité en transports collectifs est restée stable, sa part de marché a cependant beaucoup diminué. Le vélo et les deux roues demeurent à un niveau d'utilisation faible. Seule, la marche à pied semble résister à cette diminution depuis une dizaine d'années.

Globalement, la part de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture est passée d'environ 60% en 1965, à 40% en 2006. La voiture, quant à elle, représente plus de 80% des déplacements mécanisés.

Partant de ce constat, il est nécessaire de se poser la question de l'efficacité des politiques publiques en faveur des modes alternatifs. Avons-nous mis en place tous les moyens disponibles pour rétablir un équilibre entre les différents modes de déplacement ?

Cette présentation des tendances au niveau de l'ensemble des agglomérations permet aussi de se rendre compte que la situation caennaise n'est pas exceptionnelle, et part à, de relativiser l'importance des politiques de déplacement au niveau local, face à des tendances lourdes et des politiques nationales moins volontaristes.

Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Caennaise.

M. Frédéric TOUPIN, VIACITES

- Qu'est qu'un PDU ?

Le PDU est un document de planification qui a pour enjeu la mise en cohérence des différentes politiques de transports, sur le périmètre des transports urbains avec un objectif de maîtrise des flux automobiles.

Le PDU de Caen a été approuvé en 2001, après une phase de diagnostic et



« Il faut redonner à la voiture la place qui est la sienne ! ».

M. Mathieu RABAUD
Chargé d'études
CETE
Normandie-Centre

l'élaboration de 3 scénarios ;

Partant du constat que la voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements de l'agglomération, et des nuisances que cela engendre, en terme de sécurité, de pollution ou d'occupation de l'espace ; constatant aussi les limites du réseau de transports collectifs (en 2001) et le fort potentiel de déplacement pour les modes doux, le PDU de Caen la Mer adopte le scénario le plus volontariste, à appliquer en deux phases.

Le projet prévoit notamment la création de la première ligne de tramway, et de la redistribution du réseau de bus, la création de haltes ferroviaires, une desserte des territoires périurbains, le maillage d'un réseau cyclable, la prise en compte des PMR (personnes à mobilité réduite), une politique de stationnement qui concilie développement économique et cadre de vie...

L'étude et la réalisation d'une seconde ligne de tramway est prévue dans la seconde phase de mise en œuvre du PDU.

- **À l'heure du bilan**

Réglementairement, le PDU doit être évalué au bout de cinq ans, et révisé le cas échéant.

Avant même son évaluation, il est possible de dire que le tramway est une vraie réussite en matière de transport : plus de 45 000 voyageurs par jour. Ce score ne doit cependant pas faire oublier la faiblesse des actions des autres modes de transport.

La révision du PDU sera l'occasion de reposer certaines questions :

- Quelle politique globale peut-on mener pour rendre les transports collectifs plus attractifs ?
- Quelle politique de stationnement adopter ?
- Comment aborder les déplacements de périphérie à périphérie ?
- Peut-on hiérarchiser un réseau de pistes cyclables autour de quelques axes structurants ?
- Quelle gouvernance proposer pour que le nouveau PDU soit véritablement partagé par tous, dans son élaboration, et dans sa mise en œuvre ?

Plus globalement, la révision du PDU est aussi l'occasion de se poser des questions qui dépassent le cadre de ce document et qui devront trouver des réponses dans le SCoT :

- Quelle politique de transport et d'urbanisme développer pour rendre opérationnel et efficace un deuxième axe lourd de transport collectif urbain ?
- Quel rôle peut jouer le ferroviaire dans la desserte interne et externe d'une agglomération élargie, et dans son organisation urbaine ?



« le PDU de 2001 n'a pas été suivi d'une démarche concertée de mise en œuvre d'une politique globale de déplacements ».

M. Frédéric TOUPIN
Chef de projets
Viacités

- Quelle desserte des tissus périurbains par les transports collectifs ? Et inversement : quel développement urbain pour une desserte efficace par les transports collectifs ?
- Quels échanges en transports collectifs vers les pôles importants à l'intérieur et à l'extérieur de l'agglomération ?

La mise en place d'un plan de déplacement des établissements (P.D.E.) de la mairie de Caen.

Mme ALLAIN DENIS, Mairie de Caen

Le plan de déplacement de la Ville de Caen s'inscrit dans le contexte général de l'agenda 21, voulue par Madame le Maire de Caen. Il s'inscrit aussi dans la continuité de démarches déjà engagées sur le développement durable par la ville de Caen et mobilise de nombreux acteurs municipaux, des partenaires municipaux et les autorités organisatrices de transports.

- **L'élaboration d'un diagnostic partagé**

Une enquête menée auprès des agents municipaux des différents sites de la Ville de Caen a permis de dégager les facteurs favorables et les freins à la mobilité.

La localisation des sites et les lieux d'habitation des agents constituent un contexte favorable aux transports collectifs, au vélo et à la marche à pied face à la voiture. Pourtant, la voiture reste le mode de déplacement le plus facile face à des alternatives qui apparaissent comme pas assez soutenues ou valorisées.

- **Un plan d'action multimodale**

Le plan d'action qui découle de ce diagnostic se décline en 4 thèmes.

Tout d'abord, la promotion des modes doux, c'est-à-dire la marche à pied et les vélos, lors des déplacements professionnels. Ces actions visent la sécurité des déplacements sur les principaux parcours et la mise en place d'une flotte de vélos partagée (y compris vélos électriques).

Le deuxième axe d'action vise une amélioration de l'offre en transports collectifs en matière de tarification et de confort.

L'optimisation de l'usage de la voiture constitue le troisième axe d'action. Il s'agit notamment de rationaliser l'offre en stationnement, de valoriser la flotte de véhicules de service en véhicules propres et d'inciter au covoiturage.

Le dernier axe, transversal, est celui du management de la mobilité, par des campagnes de sensibilisation et par la création d'un poste de conseiller en mobilité.

Cette démarche « développement durable » est novatrice en Basse-Normandie. Le P.D.E. constitue un outil évolutif, qui pourra être évalué et ajusté. Il bénéficie de moyens humains et financiers.



« Le PDE est une démarche innovante. La Ville de Caen est la première collectivité à se lancer dans un tel projet en Basse-Normandie ».

Mme Vanida
ALLAIN DENIS
Mairie de Caen

Synthèse des réactions du public et des débats

Les réactions de l'assistance ont été nombreuses. Si elles ne peuvent être retranscrites ici dans leur intégralité, nous retiendrons trois principaux points abordés :

- **Prendre en compte les évolutions de la mobilité liées aux évolutions des modes de vie**

Il a été souligné à plusieurs reprises que l'évolution des comportements en termes de déplacement suit l'évolution des modes de vie. Cela se traduit par une augmentation des motifs de loisirs et une diminution des motifs contraints (travail et études). Or, ces nouveaux comportements, plus individuels qu'hier, jouent en faveur de l'utilisation de la voiture. D'autant plus que les générations du baby-boom vont arriver à l'âge de la retraite, générations fortement mobiles et largement motorisées. Ces comportements répondent à une tendance nationale générale. Il serait illusoire de vouloir revenir en arrière. Il est désormais nécessaire d'apporter de nouvelles réponses en matière de déplacements pour revaloriser l'offre en transports collectifs, la pratique du vélo et la marche à pied.

- **Réfléchir globalement : lier développement urbain et transport**

La problématique des prix du foncier et de l'habitat, qui a un impact fort sur les stratégies de localisation des habitants, a des répercussions fortes sur les déplacements. Force est de constater qu'une partie de la population la plus pauvre se trouve rejetée en périphérie lointaine et accroît sa dépendance à la voiture. Cette dépendance, d'une manière générale, constitue un risque pour notre société, en cas d'augmentation forte et durable des prix du carburant. Des stratégies trop pénalisantes vis-à-vis des automobilistes peuvent avoir des effets pervers pour ces populations. Il semble que la réponse soit plutôt à chercher dans des politiques de maîtrise des coûts du foncier et dans l'offre de logements pour que soit maintenues les populations dans des secteurs bien desservis. Les politiques de déplacements doivent être cohérentes avec les politiques de développement urbain. Le rétablissement d'une mixité de fonctions (habitat, emploi, commerce) apparaît aussi comme un moyen de diminuer efficacement les déplacements sur les longues distances et de revaloriser le vélo et la marche à pied.

- **Aborder différemment la notion de temporalité**

Plusieurs intervenants ont souligné la diversité des modes de déplacement en fonction de l'âge des personnes. Les modes de déplacements varient aussi selon les différentes heures de la journée. Pourquoi ne pas apporter des réponses différentes en matière de transports selon ces deux variables ? Ce principe pourrait être appliqué aux transports collectifs, sur l'ouverture de voies de circulation, sur l'accès aux zones piétonnes pour les véhicules particuliers et sur le stationnement.



« Il ne faut pas simplement répondre aux nouveaux comportements de déplacements mais tenter de les infléchir ».

M. Pierre AUSSANT
CFDT

« La moitié des déplacements urbains font moins de trois kilomètres. Ces déplacements pourraient être faits à vélo ».

M. Jérôme
HOURQUET
Association
Les Dérailleurs



« Il faut trouver la cohérence entre le développement urbain que nous souhaitons pour Caen-Métropole et la manière dont on pourra se déplacer demain ».

M. André LEDRAN
Vice Président
Caen-Métropole

De tels systèmes pourraient éventuellement permettre de résoudre, en partie, les phénomènes de congestion, tant pour les transports collectifs que pour l'automobile.

- **Divers points à préciser lors des prochains ateliers ...**

Il serait intéressant de réaliser une carte des temps de parcours en transports collectifs au regard de l'accessibilité automobile. Cet exercice, qui déjà été fait par la DDE pour l'accès à ses bureaux s'est révélé « dramatique » pour les transports collectifs.

La comparaison de Caen avec d'autres villes européennes exemplaires sur le sujet des transports pourrait être creusée. Ont été citées : les Pays-Bas ; la Suisse ; l'Allemagne et l'Italie dont les taux de mobilité en vélo ou en transport collectifs sont bien supérieurs aux nôtres.

L'insuffisance de données disponibles à l'échelle de Caen-Métropole est actuellement une contrainte dont nous devons tenir compte. Ce périmètre, de l'avis de tous, apparaît bien comme le plus pertinent pour traiter globalement des problématiques de transport.

Synthèse

Si la mobilité des habitants de Caen-Métropole reflète la tendance nationale, le poids croissant que prend l'automobile dans nos déplacements nous amène à nous interroger sur les différentes façons d'appréhender, aujourd'hui, les politiques de déplacements.

Pour faire face à la complexification des trajets et l'individualisation des comportements des personnes en matière de déplacements, les réponses ne sont plus à trouver dans les seules politiques des transports collectifs, même si elles restent nécessaires.

La cohérence entre « politique de transport » et « développement urbain » apparaît comme un axe de réflexion prioritaire. Des solutions peuvent aussi émerger des entreprises ou des administrations (comme nous l'avons vu avec l'exemple des P.D.E.) comme des particuliers.