



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



PARTAGE DE LA VOIRIE ET PARTS MODALES

Analyses conjointes du terrain et des Enquêtes Ménages Déplacements

13 juin 2022



SOMMAIRE

Introduction

La méthode et ses limites

Un exemple de
monographie

Exemple de résultats EMC²

Synthèse



Introduction



INTRODUCTION

De nombreux leviers pour aller vers une mobilité durable

Le lien entre impact du partage de la voirie et mobilité est peu exploré...

Cette étude propose de tenter de mettre en relation aménagements, services de mobilité et parts modales

La méthode et ses limites



LA MÉTHODE

Croisement de données issues :

- de monographies réalisées sur des différents quartiers
- des enquêtes ménages déplacements (EMD, nommées EMC² depuis 2018) réalisées durant les années 2000 et 2010

LA MÉTHODE

3 territoires retenus :

Lille (2006/2016), Montpellier (2003/2014), Rennes (2008/2018)

4 quartiers par territoire :

- 1 quartier « témoin »
- 3 quartiers aux améliorations notables concernant :
 - les piétons
 - les cyclistes
 - les TC

LA MÉTHODE

Monographies sur chaque quartier réalisées par les directions territoriales locales du Cerema, appuyées par les correspondants locaux de la FNAUT.

Traitement des EMC² et analyses centralisés au Cerema Hauts-de-France.

LES LIMITES

Retrouver les informations sur les aménagements de voirie, les services de mobilité il y a 5, 10 ou 15 ans est très compliqué ! Les résultats sont hétérogènes entre territoires et toujours incomplets.

Les EMC² atteignent leurs limites en terme d'analyse statistique :

- on ne souhaite s'intéresser qu'à un seul quartier
- itinéraire non connu précisément
- il manquera des visiteurs venant d'en dehors de l'aire d'enquête

Un exemple de
monographie



LA GRILLE D'ANALYSE

- Etablissement à priori d'une grille d'analyse qui se veut la plus complète possible
- Prise en compte des dernières évolutions réglementaires, anachronique pour l'étude mais intéressante pour une éventuelle réutilisation
- Remplissage exhaustif n'était pas une attente...

Contexte agglomération de : Métropole Européenne de Lille

Année enquête 1 :	2006
Année enquête 2 :	2016

	Enjeux spécifiques identifiés dans le cours d'élaboration- quartier : révision		Commentaires
	O/N/en	O/N	
Existence d'un PDU - PDM	O	N	Adopté en Conseil de communauté en avril 2011, le Plan de déplacements urbains 2010>2020 définit les grands principes d'organisation des transports
Existence d'un plan/schéma directeur piéton	N	N	
Existence d'un plan/schéma directeur vélo	O	O	Il existait le document « Métropole cyclable 2020 ». Actuellement : construction du schéma directeur cyclable 2035 et du PPI vélo métropolitain 2022-2026
présence d'un PAVE	O	N	Annexe accessibilité

	Conseil municipal			
	Conseil quartier jeunes	Commerçants	Autre	
concertation et sensibilisation sur des projets de réaménagement de l'espace public	Il existe un Conseil de quartier de Vauban-Esquermes			
engagement de la ville en faveur d'une politique thématique touchant au piéton	Ville amie des aînés	Ville amie des enfants	Ville sportive	Autre

	Commentaires (établissements concernés / aménagements réalisés / familles ayant changé de pratique/pedibus)	
	O/N	
politique d'écomobilité scolaire	O	Ecole Bara Cabanis, Université catholique de Lille (pour favoriser le vélo)....

Politique globale (pas forcément dans le quartier) entre les deux périodes étudiées

Pro vélo	O/N	Commentaires
Développement des infras de circulation	O	Il existait le document « Métropole cyclable 2020 ». Actuellement : construction du schéma directeur
Développement des infras de stationnement	O	Abris sécurisé aux abords des transports collectifs lourds (tramway, gares), arceaux, box vélos (Lille)
Subvention à l'achat	O	La Métropole Européenne de Lille a créé un dispositif
Service de location longue durée	N	Le service de VLD, proposé depuis 2011, n'a pas su conquérir un public et a été arrêté le 01/04/2018
Service location courte durée	N	
apprentissage du vélo (SRAV)	O	
association vélo	O	Adav
ramassage scolaire à vélo	O	
Campagne de Communication	N	
Autre		

Pro marche	O/N	Commentaires
Développement des infras de circulation	N	
Développement des infras de séjour (places, bancs, etc)	O	
ramassage scolaire à pied (pédibus)	O	
Campagne de Communication	N	
Autre		

<u>Pro TC</u>	O/N	Commentaires
Développement de l'offre à Haut Niveau de Service	N	
Développement de l'offre hors HNS	O	
Développement de l'intermodalité (P+R, PEM)	O	
Développement offre dédiée PMR	O	
Politique tarifaire incitative (gratuité partielle, tarification solidaire, intermodalité, etc)	N	En janvier 2022, les jeunes de moins de 18 ans habitant la Métropole Européenne de Lille pourront circuler gratuitement : Sur l'ensemble du réseau ilévia (Bus, Métro, Tramway) Sur le réseau de bus Arc en Ciel et la ligne MWR au sein du territoire de la MEL En Transport sur Réservation
Campagne de Communication	N	
Autre		

Circulation automobile

	O/N	Commentaires
évolution des zones de stationnement payant/réglémenté	N	
évolution du montant de "l'amende" stationnement	O	forfait post stationnement sur Lille : 17 €, en vigueur le 1er janvier 2018
plan de circulation anti-transit	O	Lille, nouveau plan de circulation en août 2016
Ville 30	O	Lille depuis août 2019
Autre		

Quartier présentant une amélioration sensible de l'offre en transport collectif

Secteur 23 Marcq-en-Barœul Clemenceau

Agglomération de :

Métropole Européenne de Lille

Présentation générale du quartier

Situation	Central	Ville centre	périphérie VC	périurbain agglo	rural agglo	hors agglo

Population 26821 (Iris 2016)

Surface 6,16 km²

Typologie	ancien	nouveau	renové/transformé

Spécificité	ZAC	Ecoquartier	ANRU	QPV	Néant	Commentaires

Zone circulation apaisée	Non	Oui	Surface/Linéaire de voirie	Visée résidentielle, commerciale, mixte ?	Commentaires
Aire piétonne					
Zone de rencontre					
Zone 30				Résidentielle	

Caractéristiques	habitat	Commentaires
commerces & services		Résidentiel – Mixte logement collectifs et en maison
équipements		Commerces de proximité
activités & emplois		
espaces verts		Peu d'espaces verts

Existence de pôles générateurs de déplacements remarquables

Existence de coupure urbaine (infra, rivière, grandes zones fermées...)

Hippodrome, Avenue de la République (Boulevard urbain avec tramway)

Autres commentaires généraux sur le quartier :

Quartier de ménages avec familles, Cadres et professions intellectuelles supérieures, retraités, professions intermédiaires, au moins une voiture (85%), 2 voitures ou plus (35%)

Partie Piéton

Aménagements

Linéaire d'itinéraires type magistrale mis en service en km

Zone à priorité piétonne mise en service	Aire piétonne		Zone de rencontre	
	non		non	
	élargissement trottoirs		aménagement d'espaces publics	
Travaux engagés en faveur des piétons				
	reprise des abaissés de trottoirs	réduction largeur de la voirie (pr traversées)	carrefours équipés PMR	trottoirs >1,40m
Mise en accessibilité de la voirie				Oui dès rénovation

Services piétons

Confort	Eclairage	Bancs	Sanitaires publics
	Carte itinéraires piétons	Carte temps trajets piétons	jalonnement
Information	non	non	
	Engagée ?	Nb PP traités	Type de traitement
Suppression Stationnement amont PP	A l'étude par la MEL		

Partie TC

Aménagements

Type de TC	Métro	Tramway	BHNS	Bus
	Non	Oui, partiellement	Oui, intégralement	
Circulation en site propre	Bus			
	Non	Appel phase	Priorité forte	
Priorité aux carrefours	Bus			

Proportion d'arrêts accessibles	NC	
Présence de P+R ou PEM	Non	Oui
Aménagements innovants en faveur TC	Non	Oui
Amélioration des aménagements sur la période	Non	Oui

Commentaires

Commentaires

Amélioration des fréquences, création de lignes lors de plusieurs plans bus :

- Premier plan bus 2006/2009
- Deuxième plan bus 2011/2013 de Lille Métropole, avec le nouveau réseau de bus est en vigueur, avec une meilleure fréquence sur l'ensemble des lignes et notamment les lignes 12, 91, 86 concernées par ce secteur

Services TC et évolutions sur la période

	Amplitude horaire	Fréquence	Régularité	Cadencement
Modification offre				
	Capacité	Design	Motorisation	Confort
Modification matériel roulant				

Partie vélo

Aménagements

	Non	Oui	Commentaires sur la qualité
Piste cyclable			
Bande cyclable			
Voie bus partagé			
Voie verte			
DSC			
CPCF (M12)			Mis en place en 2019
Plan circulation favorable au vélo (impasse sauf cycliste, trafic transit limité, etc.)			
Carrefours aménagés pr cyclistes			

Services dans le quartier

	Non	Oui	Commentaires sur la qualité
Stations VLS			Premières stations en 2013
Loc longue durée			
Jalonnement dédié vélo			
Station entretien vélo			
Ramassage scolaire vélo			
arceaux			
stationnement sécurisé			
stationnement proche des TC			Tramway

Circulation

	Non	oui	Positionnement par rapport au quartier : au cœur ou aux abords ?	Commentaires
Axes à 2 voies (ou +) de circulation dans une même direction limitées à 50 km/h ou moins			Au cœur	Boulevard Clémenceau, avenue du maréchal Foch
Axes à 70 km/h ou plus hors VRU				
VRU				Avenue de la République

Trafic (hors axes dédiés au transit)

		Commentaires
Niveau du trafic		
Proportion de poids lourds		
Présence de ralentisseurs		
Présence de radars permanent		

Stationnement

	Non	oui	Commentaires
Stationnement sur voirie gratuit			
stationnement sur voirie en zone bleue			Zone bleue résidentielle
stationnement sur voirie payant			
parking public de stationnement <u>gratuit</u> (souterrain ou non)			
parking public de stationnement <u>payant</u> (souterrain ou non)			
Présence significative de stationnements privés gratuits accessibles au public (super/hypermarché)			

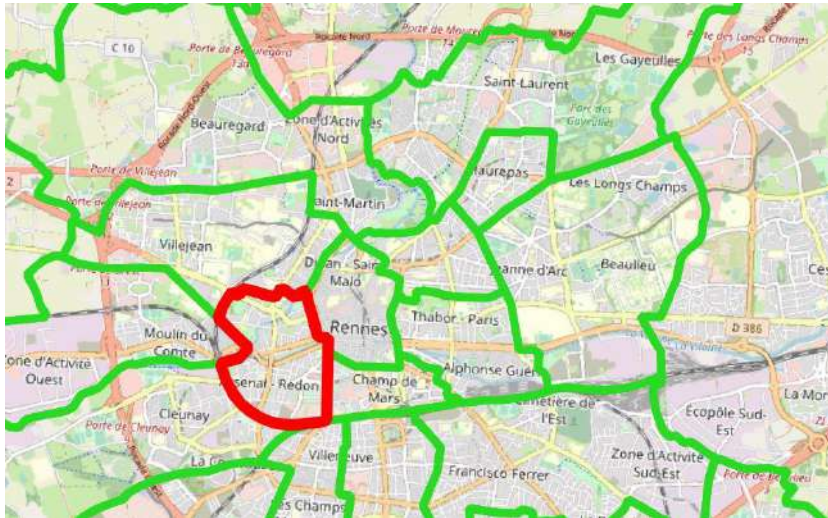
PÉRIMÈTRE DE LA ZONE BLEUE



Exemples de résultats EMC²



LE QUARTIER MARCHÉ DE RENNES

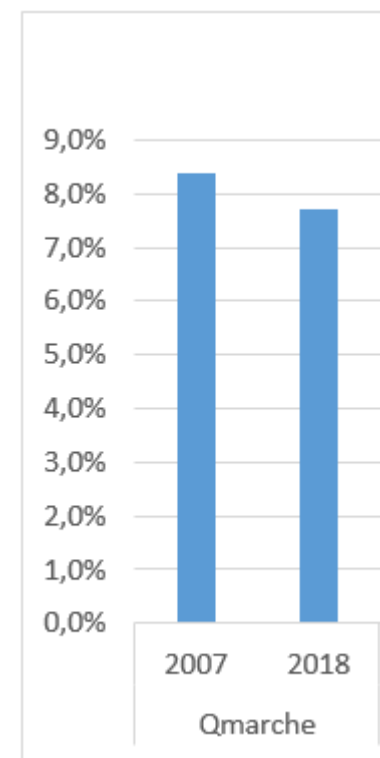


Sources : StreetView de Google Maps

LES HABITANTS

	Qmarche	
	2007	2018
0 à 5 ans	4%	4%
5 à 17 ans	10%	10%
18 à 24 ans	21%	19%
25 à 34 ans	24%	21%
35 à 49 ans	16%	18%
50 à 64 ans	8%	11%
65 ans et plus	16%	16%

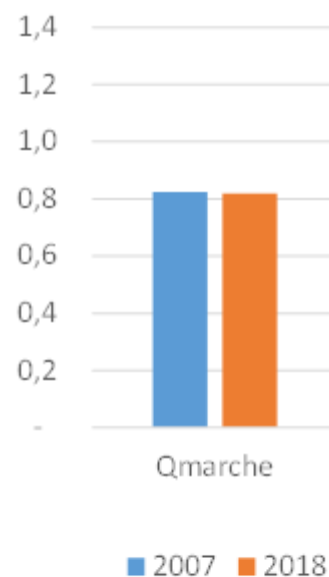
	Qmarche	
	2007	2018
Temps plein	33%	35%
Temps partiel	11%	8%
Etudiant	20%	10%
Scolaire	11%	12%
Chômeur	3%	11%
Retraité	17%	20%
Autre	5%	3%



Proportion d'immobiles

LES VISITEURS

Nb de visiteurs par habitant



Occupation principale des visiteurs	Qmarche	
	2007	2018
Temps plein	38%	41%
Temps partiel	8%	11%
Etudiant	21%	9%
Scolaire	8%	14%
Chômeur	9%	10%
Retraité	13%	12%
Autre	3%	2%

		Qmarche	
		2007	2018
Nb déplacements/jour à destination du quartier	Résidents s'étant déplacé	2,2	1,8
	Visiteurs	1,3	1,3
Proportion des déplacements faits par des visiteurs		35%	37%

LES DÉPLACEMENTS

	Qmarche	
	2007	2018
Domicile	49%	47%
Travail	15%	11%
Ecole	2%	5%
Achats Petits Commerces	5%	5%
Accompagnement	5%	5%
Achats Autre	3%	9%
Autre Motif	20%	19%

	Qmarche	
	2007	2018
Marche	40%	49%
Vélo	5%	7%
TCU	14%	13%
Voiture	40%	29%
Autre	0%	1%

BILAN QUARTIER MARCHÉ RENNES

- Aménagement spectaculaire, remettant la marche en centre de l'espace public
- La part de la marche, déjà importante, augmente encore
- Vélos ont bénéficiés de petits aménagements + proximité du centre : augmentation de l'usage alors que tendance globale à la baisse
- Amélioration TC uniquement par du bus (agglo avec métro) : légère baisse, certainement pire en l'absence d'améliorations du bus...
- Automobile en baisse alors que l'évolution démographique aurait pu laisser imaginer une hausse

Synthèse



SYNTHÈSE : ENSEIGNEMENTS MÉTHODOLOGIQUES

- L'étude a confirmé la difficulté à retrouver des informations factuelles sur le partage de l'espace et l'offre de mobilité plusieurs années en arrière
- L'échelle d'analyse est à la fois grande pour les aspects partages de la voirie et petite pour les aspects données d'enquête
- Tous les résultats obtenus ne se prêtent pas à l'établissement d'hypothèses pouvant les justifier... certains aspects sont « hors scope », des évolutions en lien avec les dates des enquêtes sont possibles également (prix des carburants...)

SYNTHÈSE : QUE RETENIR ?

- Partage physique de l'espace a un impact
- Evolutions des services (+ de TC) et réglementations (apaisement circulation) aussi !
- Evolutions ont un impact hors quartier via les déplacements d'échange/transit et les déplacements chaînés
- La population / les activités d'un quartier peut changer de profil et ainsi voir leur mobilité évoluer indépendamment des politiques publiques mises en œuvre
- Les habitants se déplacent, mais les visiteurs aussi, et ils sont parfois très nombreux !



Merci de votre attention