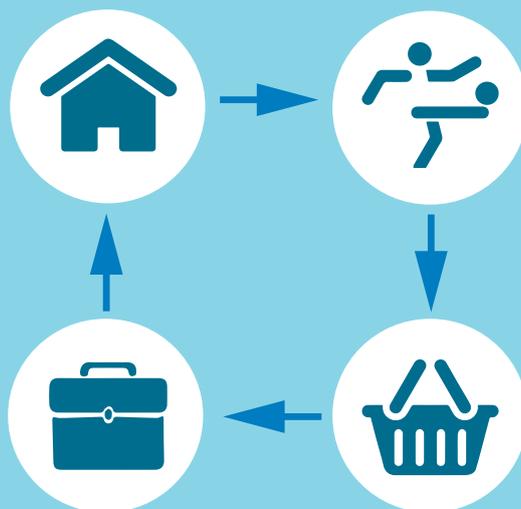


LE POTENTIEL DES MODES ACTIFS AU REGARD DES BOUCLES DE DÉPLACEMENTS



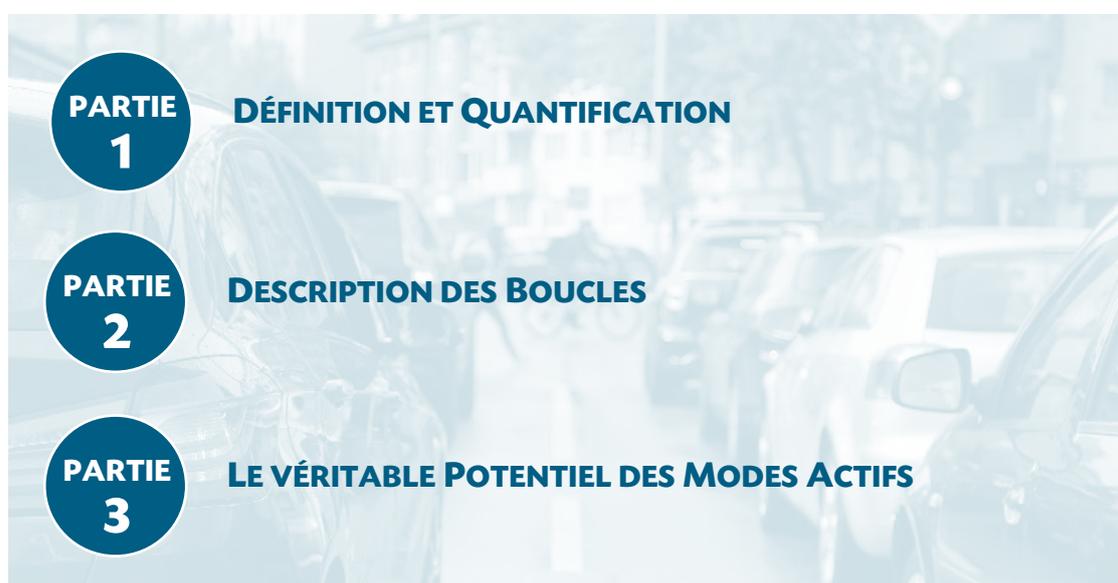
Observatoire de la mobilité

Mars 2017

ub.
agence
urbanisme
sud bourgogne

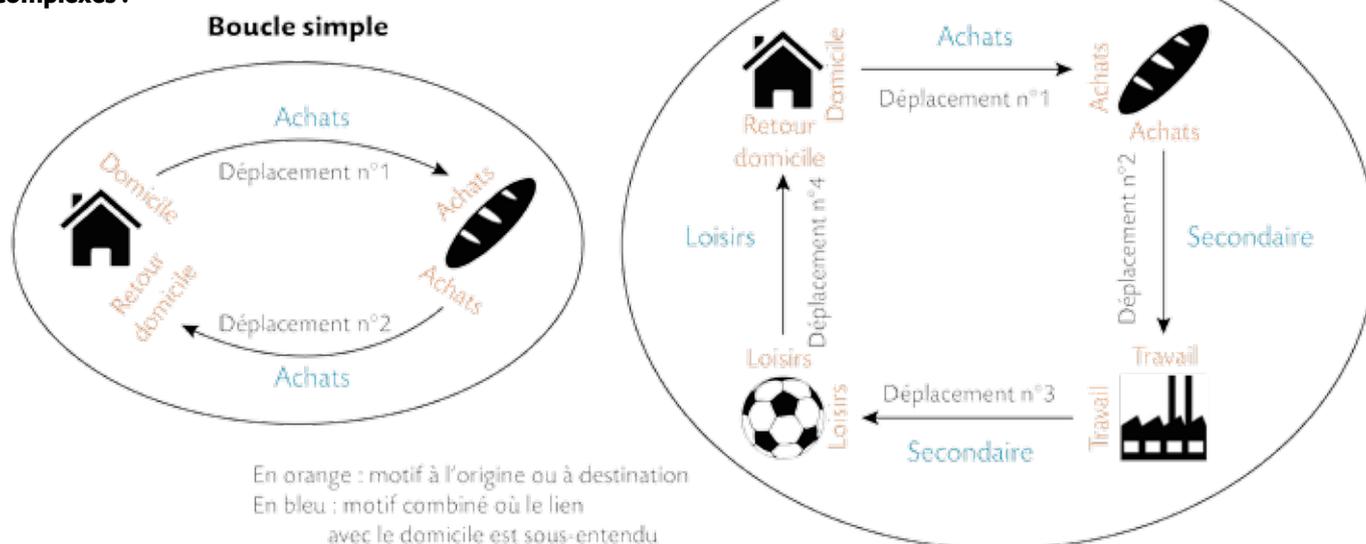
PRÉAMBULE

Les modes actifs comprennent tous les moyens de déplacements nécessitant un effort physique. Il s'agit concrètement de la marche, du vélo et dans une moindre mesure – car beaucoup moins répandus – des rollers, des skateboards, des trottinettes, etc. Aujourd'hui, les modes actifs assurent environ un quart des déplacements des habitants du territoire. Dans un contexte où les lois visant à réduire nos consommations d'énergie fossiles se multiplient, où les problèmes de santé liés à la sédentarité augmentent, où les inégalités économiques grandissent et où plus de la moitié des déplacements quotidiens réalisés font moins de cinq kilomètres (voire trois kilomètres sur des territoires comme Le Grand Chalon), la part des modes actifs apparait en deçà de son potentiel. Les prétextes pour ne pas marcher ou utiliser un vélo sont multiples et relèvent aussi bien du manque d'aménagements que des conditions météorologiques. Ces dernières années, un autre argument revient régulièrement : la complexification de la mobilité au travers des « boucles de déplacements ».



PARTIE 1 : DÉFINITION ET QUANTIFICATION

Une analyse par « boucle de déplacements » prend en compte l'ensemble des déplacements effectués entre le départ du domicile et le retour au domicile. Il convient alors de distinguer les boucles simples des boucles complexes :



L'analyse des boucles simples peut être comparable à l'analyse par déplacement, si ce n'est que la distance prise en compte sera l'aller-retour dans le premier cas et simplement l'aller dans le second cas. Le choix modal se fera davantage en fonction de la distance aller dans le cas d'activité longue (travail par exemple) et de la distance aller-retour dans le cas d'activité courte (achat en boulangerie par exemple). En revanche, le choix modal dans le cas de boucle complexe se fait toujours en fonction de la distance globale.

Environ un tiers des boucles réalisées par

les habitants du territoire s'apparente à des boucles complexes : 35 % pour le Grand Chalons, 31 % pour la CC Sud Côte Chalonnaise et 27 % pour la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines.

En France et dans toutes les sociétés sédentaires, le domicile est considéré comme le « point central » de la mobilité. Environ 80 % des déplacements quotidiens partent ou arrivent au domicile. Les déplacements n'ayant aucun lien avec le domicile sont appelés « déplacements secondaires » et restent donc minoritaires. Depuis de nombreuses années, ces déplacements

secondaires ne représentent que 20 % de la totalité des déplacements quotidiens (20 % en 1982, 18 % en 1994 et 19 % en 2008 d'après les Enquêtes Nationales Transports et Déplacements). La complexification évoquée n'est donc pas réelle à l'échelle nationale. Cependant, dans le Grand Chalons¹, entre 2004 et 2014 la part de déplacements secondaires a augmenté de 13 % à 25 %.

Cette part est de 19 % dans la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines et de 22 % dans la CC Sud Côte Chalonnaise. Une certaine rationalisation des boucles de déplacements semble donc avoir été réalisée.

POINT MÉTHODOLOGIQUE :

L'analyse par boucle de déplacements n'est réalisable qu'en présence d'enquête quantitative d'envergure, de type Enquête Ménages Déplacements ou Enquête Déplacements Villes Moyennes. C'est pourquoi, les résultats présentés dans ce document ne couvrent pas l'intégralité du territoire d'études de l'Agence d'urbanisme Sud Bourgogne. Seuls la Communauté urbaine Le Creusot – Montceau-les-Mines (enquête datée de 2012 et donc sur l'ancien périmètre de 19 communes), la Communauté de communes Sud Côte Chalonnaise (enquête datée de 2014 et sur l'ancien périmètre) et le Grand Chalons (enquêtes datées de 2004 et 2014 et sur les périmètres intercommunaux de l'époque) disposent d'une telle enquête.

¹ Les autres territoires de l'agence ne possèdent pas deux EDVM permettant les comparaisons et l'analyse d'évolutions. Ces comparaisons s'effectuent à l'échelle du périmètre 2004 du Grand Chalons.

PARTIE 2 : DESCRIPTION DES BOUCLES

L'analyse des boucles ne permet pas de dégager une logique spatiale. Au cours d'enquêtes sur les modes de vie, les néo-périurbains et néo-ruraux déclarent souvent « profiter » de leur déplacement domicile-travail pour effectuer des achats ou des démarches. D'après les enquêtes quantitatives (type EDVM), les urbains ne semblent pas agir différemment sur ce point. En revanche, certains types d'usagers complexifient davantage leur mobilité que d'autres. Il s'agit par exemple des cadres et surtout des professions intermédiaires qui effectuent plus de boucles complexes que la moyenne. A l'inverse, les ouvriers

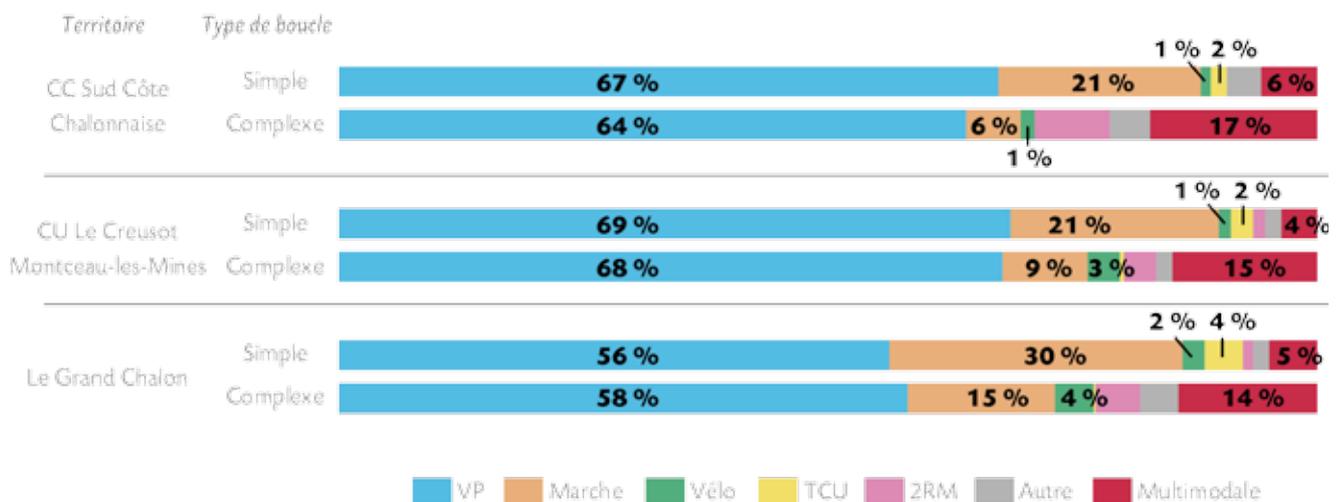
réalisent davantage de boucles simples. Cela s'explique sans doute par les horaires de travail souvent décalés des ouvriers (postés notamment).

La grande majorité des boucles s'effectue par un unique mode. Seulement 8 % des boucles des habitants du Grand Chalon, 10% des habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise et 7 % des habitants de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines sont réalisées avec plusieurs modes de transports, il s'agit souvent du couple voiture et marche.

Quel que soit le type de boucles, la voiture

est largement utilisée. Cependant, la part de la voiture est plus importante lorsque les boucles sont complexes. La pratique du vélo répond au même constat (part plus importante dans les boucles complexes) alors que la marche et les transports collectifs sont davantage appréciés pour les boucles simples. L'organisation des transports collectifs locaux (faible cadencement, zones desservies, etc.) ne favorise pas leur utilisation pour des boucles complexes. Pour la marche, l'explication relève plutôt de la faible distance de ces déplacements qui permet aux usagers un retour au domicile à chaque fois.

PARTS MODALES EN FONCTION DU TYPE DE BOUCLE DE DÉPLACEMENTS



Enfin, en toute logique, les boucles complexes sont plus longues que les boucles simples et la différence est importante. 50 %

des boucles simples contre seulement 18 % des boucles complexes des habitants du Grand Chalon font moins de cinq kilomètres.

POINT MÉTHODOLOGIQUE :

Seule l'Enquête Déplacements Villes Moyennes 2014 du Grand Chalon (qui couvre également la CC Sud Côte Chalonnaise) permet d'analyser les distances de déplacements. L'enquête de la CU Le Creusot – Montceau-les-Mines ne possède pas ces informations.

PARTIE 3 : LE VÉRITABLE POTENTIEL DES MODES ACTIFS

Les déplacements de moins de trois kilomètres sont considérés comme la distance pertinente théorique des modes actifs.

Pour les boucles, cette distance peut être portée à cinq kilomètres par boucle (soit en moyenne 2,5 kilomètres par déplacement pour les boucles simples et moins pour les boucles complexes). 39 % des boucles réalisées par les habitants du Grand Chalon font moins de cinq kilomètres (28 % pour les habitants de la CC Sud Côte Chalonnaise). En fait, la marge de progression des modes actifs est très faible sur les boucles de moins d'un kilomètre où la marche assure près de 95 % de ces boucles.

En revanche, le potentiel est important sur les boucles un peu plus longues (de 1 à 5 kilomètres) où la voiture assure plus d'un

tiers de celles-ci, soit plus de 15 000 boucles. Toutes ces boucles semblent pouvoir être réalisées à pied ou à vélo (sauf incapacité). Sur les plus longues boucles, il s'agit plutôt de promouvoir la multimodalité en travaillant sur le rapport à l'automobile : la disponibilité d'une voiture n'impose pas forcément son utilisation pour les courts déplacements intégrés à une boucle. Pourquoi emmener un enfant à l'école en voiture alors qu'il existe un pédibus ? Pourquoi prendre sa voiture pour faire 500 mètres pour acheter quelques courses durant la pause de midi ? Quel que soit le motif de déplacement, des solutions permettent de ne pas utiliser la voiture – idées parmi tant d'autres :

- **Pour aller au travail** : proposer en location (et/ou aide à l'achat) des vélos à assistance électrique ou des vélos pliants pour faciliter l'intermodalité

- **Pour les achats** : mise à disposition de chariots dans les magasins pour les achats²

- **Pour aller à l'école** et diminuer l'accompagnement en voiture : mise en place de pédibus ou de bus cyclistes



Source C. Villemain - 20 Minutes

Pour aller faire des courses, rien de tel qu'un charriot !



Source Judith UN

Le vélo pliant, l'ami de l'intermodalité !

² Expérimenté en 2013 à Lyon, le concept de « Coursavélo » se répand petit à petit avec le groupement des Mousquetaires : <http://www.20minutes.fr/lyon/1224319-20130918-chariot-velo-teste-3e>



Source www.colmar.fr



Source Grand Lyon

**Une personne = un passage piéton
ou une personne = un circuit ?**

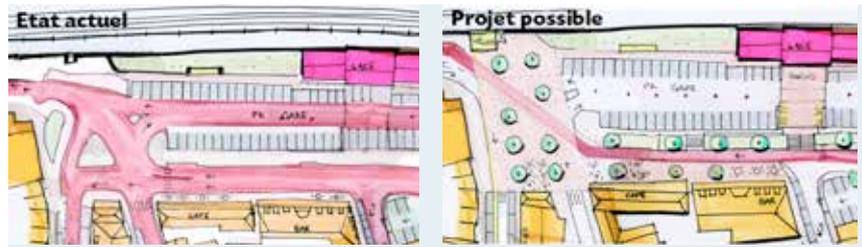


Source <http://www.weelz.fr/fr/velobus-enfant-ecole-velo/>

Pour aller à l'école de plus loin, tout le monde prend son vélo

Ces usages peuvent être encouragés par l'amélioration des infrastructures. Il semble notamment nécessaire de rationaliser l'usage de l'automobile en redonnant de l'importance aux modes actifs dans les aménagements :

- Donner de la place aux piétons dans les lieux de vie
- Réduire la vitesse en ville, de 50 km/h à 30 km/h pour notamment sécuriser et rendre plus compétitive la pratique des modes actifs
- Pour les déplacements plus longs, des infrastructures spécifiques sont souvent nécessaires (voies vertes, pistes cyclables, etc.)
- Proposer suffisamment de stationnement vélo aux abords des équipements, services et commerces



Source Agence d'Urbanisme Sud Bourgogne

Les abords de la gare de Montceau-les-Mines : une reconquête du piéton possible ?



Source Christian Delwiche

Le partage de l'espace public prévu par le Code de la Route : la zone de rencontre



Source Agence d'Urbanisme Sud Bourgogne

Une voie verte impeccable, ou presque. L'installation d'une barrière en plein milieu est-elle obligatoire ?



Source Agence d'Urbanisme Sud Bourgogne

Une place de parking automobile = huit places de parking vélo !



Directeur de la publication : **Philippe Baumel**

Directrice de l'agence : **Catherine Trébaol**

Rédaction : **Florent Gallet**

Réalisation graphique : **Typoman**

Torcy - Mars 2017



Agence d'urbanisme Sud Bourgogne

Z.A. Coriolis - Rue Evariste Galois

71210 Torcy

Tél. : 03 85 73 09 50

www.ausb.org

Membres et partenaires de l'Agence d'urbanisme Sud Bourgogne

