

## La mobilité des habitants

### ÉDITO

La mobilité est un thème majeur pour l'aménagement d'un territoire, l'habitat, l'emploi, les loisirs, etc. Ce thème transversal est incontournable dans les politiques publiques.

Travailler sur la mobilité, c'est optimiser l'accessibilité sur son territoire, mais aussi les échanges avec l'extérieur ; c'est permettre à tous de se déplacer selon ses besoins et ses moyens (les personnes à mobilité réduite, les secteurs isolés, les populations fragiles, etc.). L'attractivité du territoire est ici en jeu.

Travailler sur la mobilité, c'est aussi se pencher sur les questions environnementales dans un contexte législatif qui vise à limiter les déplacements et la dépendance à la voiture ; c'est offrir de nouvelles solutions de mobilité en favorisant les mobilités douces et alternatives (piéton, vélo, covoiturage, etc.) afin de contribuer à lutter contre le changement climatique.

Ainsi, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis et le Syndicat Mixte du SCoT ont choisi de mieux connaître la mobilité des habitants du territoire avec la réalisation d'une Enquête Ménage Déplacements en 2011-2012. Comment se déplacent les habitants ? Où se déplacent-ils ? Pourquoi ? Etc... Autant de questions pour lesquelles nous vous proposons aujourd'hui de partager les résultats issus de nos travaux. Ainsi nous pourrons appréhender ensemble la problématique complexe des transports et des déplacements sur notre territoire.

Lionel Courdavault et Françoise Prouvost  
Président du Syndicat Mixte du SCoT Grand Douaisis et Présidente du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

## Répondre aux forts enjeux de mobilité du territoire

Les enjeux sont multiples : à la fois territoriaux, avec des problématiques de liaisons Est-Ouest, Nord-Sud et d'interconnexions avec les territoires voisins ; à la fois liés à la population, avec les questions de captivité, d'accès pour tous aux services, et de l'évolution des comportements pour

une mobilité plus douce et raisonnée. Cette publication présente les grands résultats de l'Enquête Ménage Déplacements du Grand Douaisis réalisé entre octobre 2011 et février 2012 sur un échantillon représentatif des ménages du territoire. Les analyses sont réalisées à l'échelle du

SCoT (qui l'englobe le Périmètre de Transports Urbains du SMTD). Ces analyses traitent donc des déplacements des habitants du SCoT en semaine hors vacances scolaires (les déplacements des personnes n'habitant pas sur le SCoT venant sur le territoire ne sont pas étudiés ici).

### ZOOM SUR

#### L'EMD : Enquête Ménages Déplacements

L'EMD est une enquête normée, labellisée au niveau national depuis 1976. Ce cadrage permet de garantir la comparaison entre territoires et dans le temps entre les enquêtes.

150 enquêtes ont été réalisées en France à ce jour.

Les enquêtes se déroulent en face à face sur un échantillon de ménages et détaillent leurs déplacements du

lundi au vendredi hors vacances scolaires. Elles abordent le profil du ménage, des personnes de 5 ans et plus, leurs déplacements, et leurs opinions.



# 1. Qui sont les habitants du Grand Douaisis ?

## Où habitent-ils ?

La densité est globalement forte sur le territoire avec 516 habitants/km<sup>2</sup>, contre 114 en France. Celle-ci varie selon les communes :

- On retrouve un arc urbain très dense de Auby/Cuincy jusqu'à Aniche avec des communes à plus de 500 habitants/km<sup>2</sup>, avec un noyau autour de Douai à plus de 1 000 habitants/km<sup>2</sup>.
- Les pôles d'équilibre de Somain et Orchies ressortent également avec des densités supérieures à 750 habitants/km<sup>2</sup>.
- L'Arleusis et le Nord du territoire (Pévèle, Plaine de la Scarpe et la Frange Nord rurale de la Communauté d'Agglomération du Douaisis (CAD)) sont eux des territoires moins denses (même si au-dessus de la moyenne nationale) avec moins de 500 habitants/km<sup>2</sup>.

La densité a un fort impact sur la mobilité. Elle est souvent corrélée à un niveau d'équipements. On peut dire qu'en général, plus un territoire est dense, plus on pourra trouver à proximité des services et une bonne desserte en transports en commun. Ainsi, à partir de cette carte, on peut commencer à déduire et expliquer certains comportements de mobilité.

On peut aussi noter que les territoires les moins denses sont aujourd'hui ceux qui se développent le plus rapidement en terme d'habitants et

nombre de logements, ce qui n'est pas neutre sur la manière de s'y déplacer aujourd'hui et dans le futur.

**DENSITÉ COMMUNALE EN HABITANTS PAR KM<sup>2</sup> EN 2009 SUR LE PERIMETRE DU SCOT**



Source : BD Carto. INSEE 2009 ; Réalisation : SM SCOT Grand Douaisis.

## Un ménage, une personne, une mobilité

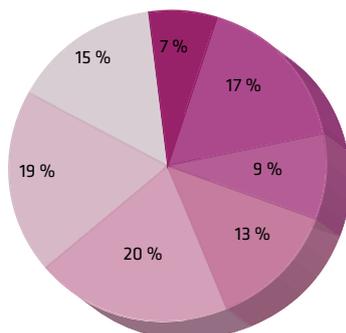
Selon notre composition familiale, notre âge et notre activité, nous nous déplaçons différemment. Chacun de ses éléments a une influence sur nos choix de mobilité. Il est donc intéressant de mieux connaître les habitants.

### > L'âge de la population

La population du Grand Douaisis est plus jeune que la population française avec un âge moyen de 37,7 ans. 33% de la population a moins de 25 ans, et 15% a plus de 65 ans. Certains secteurs se dégagent. On retrouve une population globalement plus

âgée sur l'Ouest de l'Arc Urbain Central excepté le secteur de Dechy-Sin le Noble, et une population plus jeune à l'Est du Bassin Minier, dans la Pévèle sur la Plaine de la Scarpe et sur Dechy-Sin le Noble. Les territoires les plus jeunes sont globalement les mêmes que les secteurs caractérisés par de grands ménages.

**RÉPARTITION PAR ÂGE DE LA POPULATION DU GRAND DOUAISIS**



- Moins de 5 ans
- 5 à 17 ans
- 18 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 49 ans
- 50 à 54 ans
- 65 ans et plus

Source : EMD Grand Douaisis 2012. Réalisation : SM SCOT Grand Douaisis.

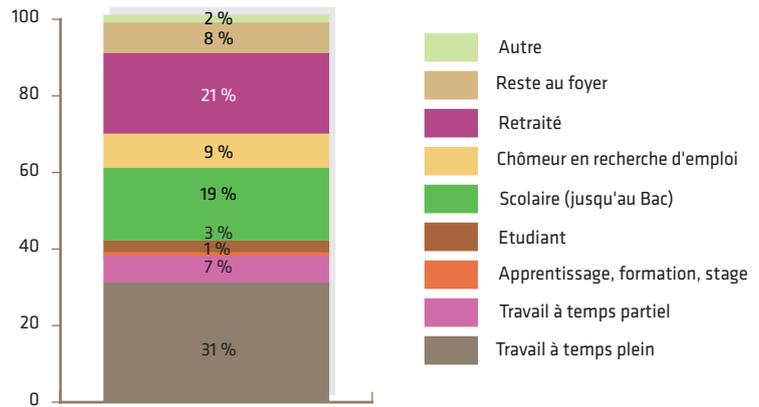
## > L'occupation principale

Parmi les habitants, on compte : 38 % d'actifs avec un travail, 23% d'étudiants et scolaires, 9% de chômeurs en recherche d'emploi, 21% de retraités, et 10 % de personnes ayant une autre occupation ou restant au foyer.

Des secteurs ressortent sur certaines occupations :

\* La part des chômeurs cherchant un emploi est plus importante sur l'arc minier avec 12% des habitants par exemple pour le secteur Rd645 Est et 13% pour Douai Centre. Les secteurs Nord-Nord Est ont des taux en-dessous de la moyenne avec notamment 6% pour la Pévèle et 4% pour la Frange Nord Rurale.

## RÉPARTITION DE LA POPULATION DU GRAND DOUAISIS PAR OCCUPATION PRINCIPALE EN %

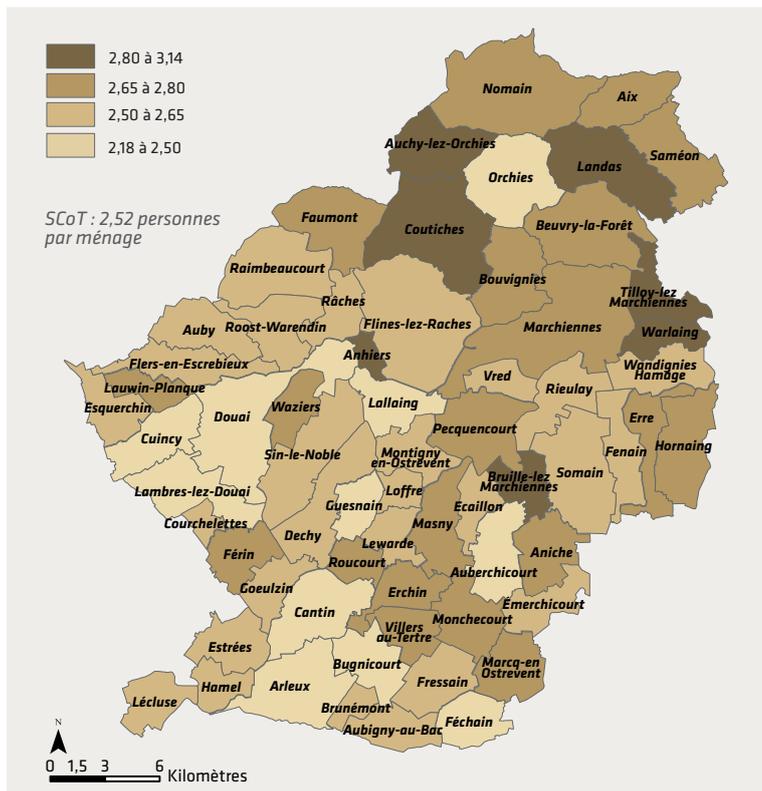


Source : EMD Grand Douaisis 2012. Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

\* Pour les retraités, on retrouve la même logique de sectorisation que pour les classes d'âge, avec des proportions de retraités plus impor-

tantes à l'Ouest et sur l'arc urbain central (Croissant Ouest 24%) et une part moins importante au Nord (Pévèle 19%).

## TAILLE DES MÉNAGES DU GRAND DOUAISIS PAR COMMUNE



Source : BD Carto, INSEE 2009; Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

## > La taille des ménages

La taille des ménages est de 2,52 personnes par ménage sur le SCoT. Elle est plus élevée qu'en France (2,3) mais sur une tendance à la baisse. On retrouve les communes dans la moyenne ou avec des ménages plus petits sur l'Ouest de l'Arleusis et l'Ouest de l'arc urbain central (excepté Waziers, Aubry, Flers et Lauwin-Planque) avec une taille de ménages inférieure à 2,4 pour les communes de Douai et Lambres.

A l'inverse, le reste du territoire comprend des ménages de plus grande taille en particulier au Nord de l'axe Faumont-Flines-Fenain et au Sud-Est du territoire avec des communes dépassant les 2,6 voire 2,7 personnes par ménage. Les ménages les plus grands se trouvent donc dans les territoires moins denses (la Pévèle, la Planine de la Scarpe et l'Arleusis Est).

## ZOOM SUR

### Définition : le ménage

Un ménage, au sens statistique du terme, désigne l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens

de parenté (en cas de cohabitation, par exemple). Un ménage peut être composé d'une seule personne.

## A RETENIR

- > 516 habitants/km<sup>2</sup>
- > 2.52 personnes par ménage
- > 37.7 ans d'âge moyen
- > 45.4% des actifs ayant un emploi travaillent sur l'extérieur

## Le lieu de travail comme lien fort avec l'extérieur

Les déplacements domicile-travail représentent une part non négligeable des déplacements. Il est ainsi intéressant de regarder où travaillent les actifs ayant un emploi. 54,5% des actifs ont un emploi sur le SCoT du Grand Douaisis, et 45,4% ont leur emploi sur l'extérieur. Sur le PTU, ces chiffres sont respectivement de 59,1% et 40,9%. Quasiment la moitié des actifs sortent donc du territoire pour travailler. Ceci a un impact fort sur les déplacements quotidiens des habitants. Les secteurs les plus attractifs sont la métropole lilloise et le Valenciennois qui captent 2/3 des actifs sortants. Ces sorties sont particulièrement nombreuses comparativement à d'autres

agglomérations : 39% des actifs du Lensois sortent de leur territoire pour travailler, 25% sur le Valenciennois, 11% sur la métropole lilloise.

Ce profil général est caractérisé pour chacun des grands secteurs (découpage en 5 grands secteurs) :

\* La Pévèle est le secteur dont les actifs travaillent le plus à l'extérieur (66%), et Douai le moins avec 35%)

\* L'attractivité de la métropole se ressent sur l'ensemble du territoire en étant le 1er capteur externe sur l'ensemble des grands secteurs, même pour l'Arleusis qui comptent 10% des actifs ayant un emploi travaillant sur la métropole.

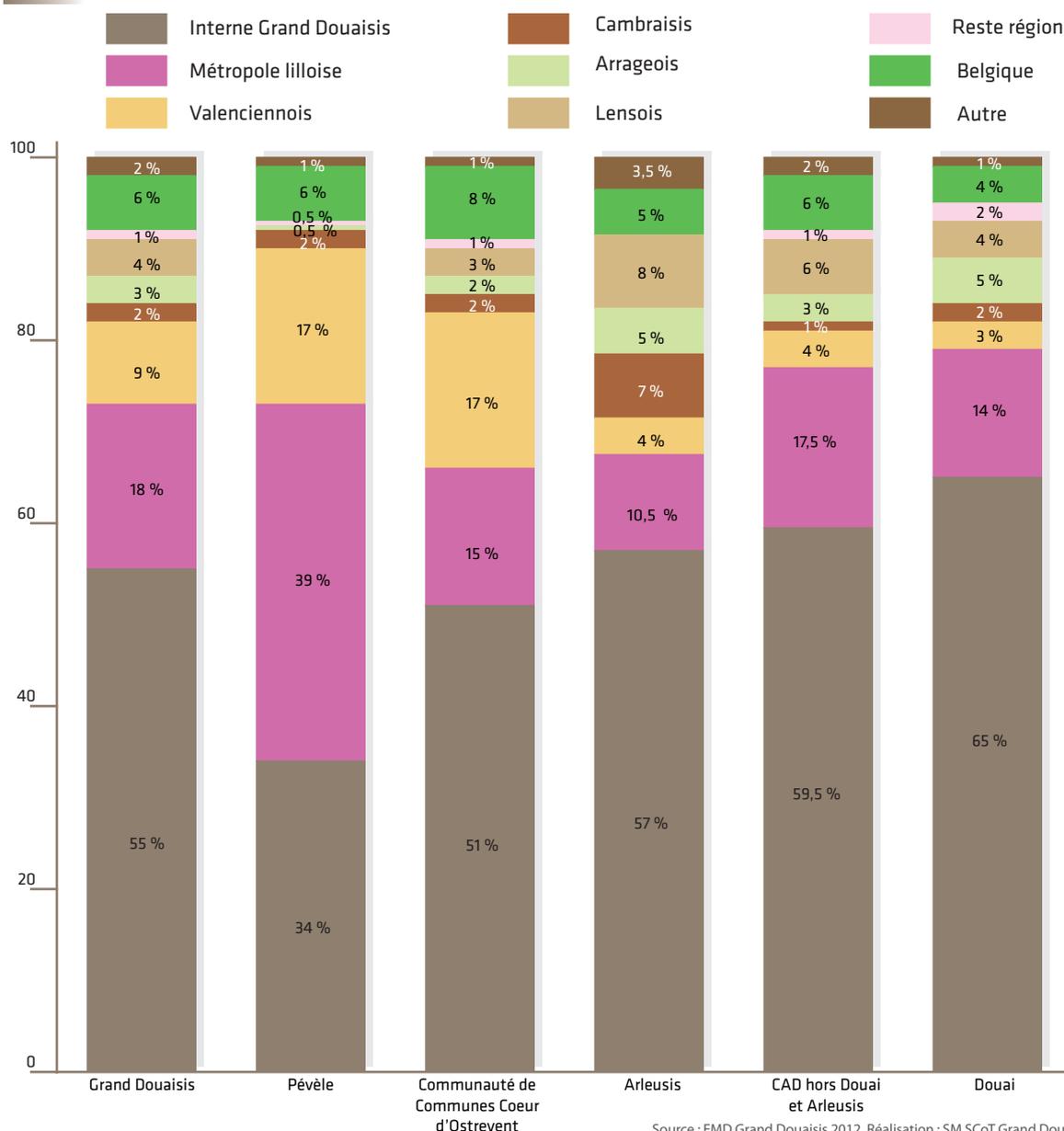
\* Selon les secteurs, la proximité territoriale joue pour définir le 2ème territoire externe attractif : le Valenciennois pour Cœur d'Ostrevent et la Pévèle, l'Arrageois pour Douai, le

Lensois pour la CAD hors Douai et hors Arleusis, et le Cambrésis pour l'Arleusis.

\* Le lien avec la Belgique est non négligeable en représentant pour tous les secteurs sauf l'Arleusis le 3ème pôle externe attractif avec par exemple 8% des actifs en emploi de la CCCO (Communauté de communes Cœur d'Ostrevent) qui y travaillent, et 6% pour la Pévèle.

Cette analyse met en avant l'importance des connexions sur l'extérieur du territoire en mode routier et en mode alternatif, et pose la question de la disponibilité des emplois sur le territoire en adéquation avec la population résidente. A noter que toutes les CSP (Catégories Socio-Professionnelles) sont concernées par ces déplacements domicile-travail orientés vers l'extérieur.

ZONE DE TRAVAIL DES ACTIFS DU GRAND DOUAISIS AYANT UN EMPLOI PAR GRAND SECTEUR



Source : EMD Grand Douaisis 2012. Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

## 2. Quel équipement des ménages ?

Les ménages du Grand Douaisis possèdent 117 188 voitures. En moyenne, cela représente 1,21 voiture par ménage et 48 voitures pour 100 personnes. Ce taux est élevé par rapport aux autres territoires : 1,08 voiture par ménage dans le Lensois, 1,13 dans le Valenciennois, 1,11 dans la région de Mulhouse. La taille élevée des ménages sur le territoire peut en être une raison.

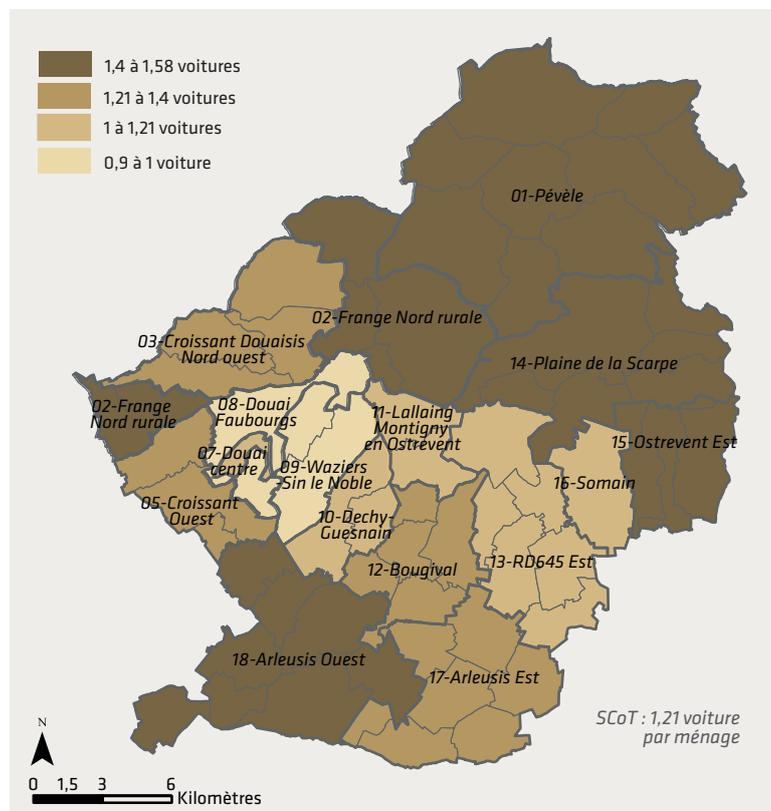
Sur l'arc minier de Douai à Somain, on constate un taux d'équipement inférieur à 1,21 voiture par ménage, voire inférieur à 1 pour Douai-Faubourg et Waziers-Sin le Noble. La proximité des transports en commun et la précarité plus élevée des ménages de ces secteurs peuvent l'expliquer.

Le reste du territoire a un taux de motorisation supérieur à 1,21, et même supérieur à 1,60 pour la Pêvèle. On peut évoquer le manque de desserte en transports en commun de ces secteurs, la densité moins élevée, une taille des ménages plus forte comme éléments d'explications à ce constat.

En parallèle, les ménages possèdent 11 679 deux roues motorisés, et 142 854 vélos (soit 1,48 vélos/ménage).

74,3% de la population possède le permis de conduire sur le territoire. Les femmes tendent à rattraper les hommes sur ces taux. Au niveau territorial, la possession du permis est en dessous de la moyenne sur les secteurs de l'arc minier, avec moins de 65% de la population possédant le

**TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES PAR SECTEUR (NOMBRE DE VOITURES PAR MENAGE)**



Source : BD Carto. EMD Grand Douaisis 2012 ; Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

permis sur les zones de Waziers-Sin et Lallaing-Montigny.

13,4% de la population possède un abonnement en transport en commun (1,3% au moins 2). Le réseau de train, le réseau Arc En ciel (Département du Nord) et le réseau Eveole (SMTD) se répartissent quasi équitablement les abonnements. Ils sont complétés par

une faible part d'abonnements des bus Colvert (Département du Pas de Calais) et des autres réseaux.

86,6% de la population ne disposent d'aucun abonnement. Ce taux est élevé mais comparable à des territoires aux caractéristiques proches : 85,6% sur le Valenciennois, 87,9% sur le Lensois, 85,6% à Saint-Etienne.





## ZOOM SUR

### L'utilisation de la voiture

En moyenne pour un déplacement, une voiture comprend 1,47 personne. Ce taux est relativement élevé par rapport aux autres territoires (1,31 au niveau national), mais il est en baisse. Cette tendance pose la question de l'occupation des voitures et du covoiturage.

Le graphique ci-dessous met en

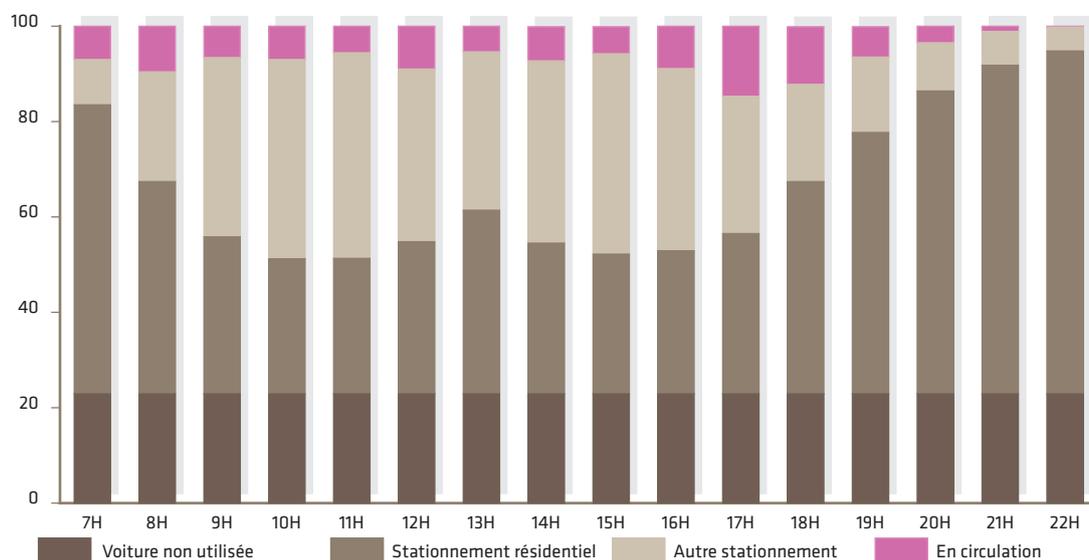
avant l'utilisation moyenne du parc de voitures du territoire sur une journée. On constate, qu'au maximum, ce sont 15% des véhicules qui circulent à un instant donné (sur l'heure de pointe du soir).

En parallèle, 23% des véhicules ne circulent pas sur une journée. Est ici interrogée la notion de possession de

la voiture : la voiture un bien de consommation et une propriété ou la voiture comme simple moyen de transport ?

Globalement, sur l'occupation et l'utilisation des voitures, le thème du partage (covoiturage, prêt de voiture) pourrait être développé sur le territoire.

UTILISATION MOYENNE DU PARC DE VOITURES DU GRAND DOUZAIS SUR UNE JOURNÉE PAR HEURE



Source : EMD Grand Douzais 2012. Réalisation : SM SCoT Grand Douzais.

### A RETENIR

- > 117 188 voitures, soit 1,21 voiture/ménage
- > 74,3% de la population a le permis
- > 86,6% de la population n'a pas d'abonnement aux Transports en Commun
- > Maximum 15% des voitures utilisées à un instant donné
- > 23% des voitures non utilisées par jour en moyenne

### 3. Les déplacements : Combien de déplacements ? Comment se déplacent-on ? Pourquoi ?

Rappel : L'analyse faite ci-après concerne les déplacements des personnes plus de 5 ans en semaine hors vacances scolaires

#### ZOOM SUR

#### Définition : le déplacement

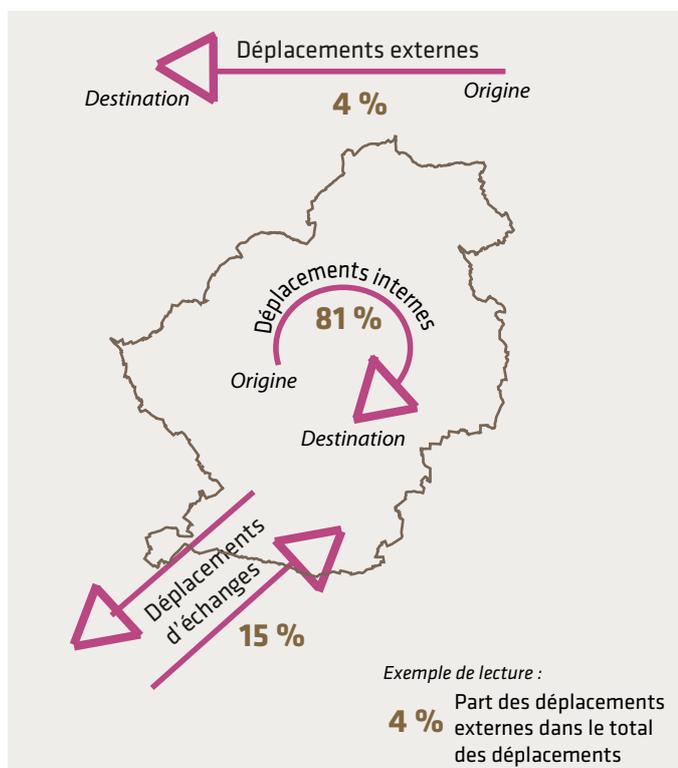
Se déplacer, c'est l'action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique. On peut changer de mode de transport (passer de la voiture au train par exemple) pendant un même déplacement.

Exemples de déplacement : aller du domicile au travail en métro puis bus; aller du travail à l'hypermarché en voiture ; aller de la boulangerie à son domicile à pieds.

Sur une journée on peut effectuer plusieurs déplacements pour des motifs variés et en utilisant des modes de transports différents.



#### INTERNE, EXTERNE OU ECHANGE : NATURE DES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DU GRAND DOUAISIS



Il existe 3 types de déplacements : les **déplacements internes** (origine et destination dans le territoire), **ceux d'échanges** (origine dans le territoire et destination à l'extérieur, ou l'inverse), **les déplacements externes** (origine et destination à l'extérieur du territoire)

#### Un territoire qui échange beaucoup avec l'extérieur

Un peu plus de 80% des déplacements des habitants du Grand Douaisis sont réalisés en totalité en interne sur le territoire. 4% sont effectués en totalité à l'extérieur du territoire. Environ 15% des déplacements sont des déplacements d'échanges, ils proviennent ou vont vers le Grand Douaisis. Ces liens, caractéristiques sur l'Aire Métropolitaine Lilloise, sont forts quand on les compare avec d'autres régions : les échanges avec l'extérieur ne représentent que 5% des déplacements sur le grand territoire de Bayonne-Biarritz, et 6% pour l'aire urbaine de Rouen.

Cette interconnexion forte avec les territoires voisins est plus ou moins marquée par secteur :

- La Pévèle, la Plaine de la Scarpe et l'Ostrevent Est ont moins de 75 % de leurs déplacements en interne (moins de 65% pour la Pévèle). Ils sont donc plus tournés vers l'extérieur.

- L'arc Minier (hors Douai Centre) échange moins, avec plus de 85% des déplacements en interne.

## 3,78 déplacements par personne et par jour

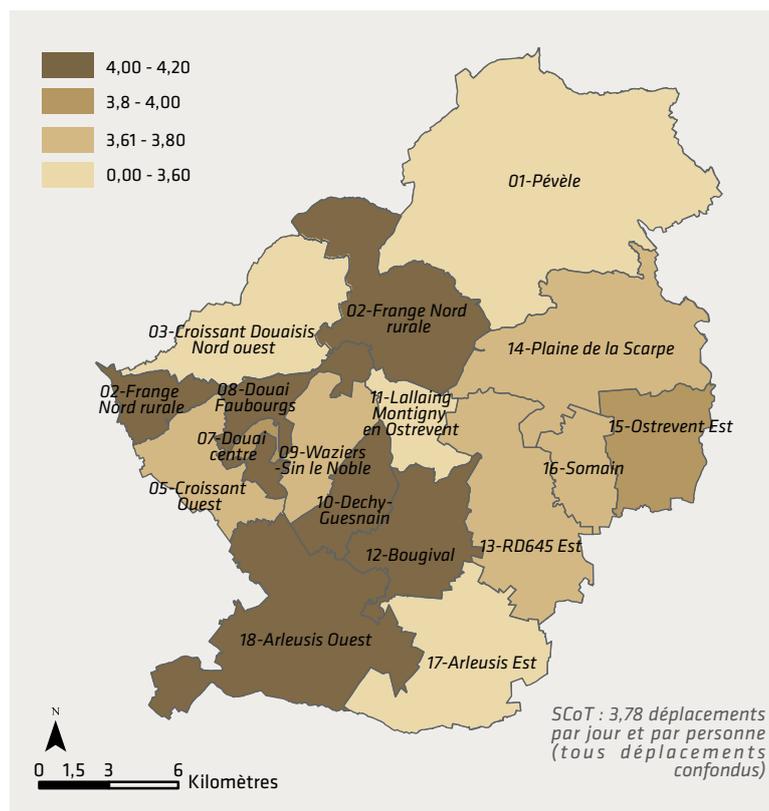
885 000 déplacements sont effectués par les habitants par jour, soit 3,78 déplacements par jour et par personne (tous déplacements confondus). Sur le PTU ce chiffre est de 3,82. [Si on ne tient compte que des déplacements internes, et d'échanges, pour pouvoir se comparer aux autres enquêtes, un habitant du Grand Douaisis réalise en moyenne 3.64 déplacements par jour, et un habitant du PTU 3.69 déplacements. Ce chiffre est un chiffre moyen par rapport aux autres territoires: 3.60 au niveau national, environ 3.50 sur le Valenciennois et 4 sur la métropole lilloise.]

Se déplacer tous les jours n'est pas une règle absolue. Ainsi, en moyenne, 14% des personnes de 5 ans et plus ne sortent pas de chez elle un jour donné. Ce chiffre peut renvoyer à plusieurs situations : la vieillesse, l'isolement, le repos, l'arrêt maladie, le manque de moyens de locomotion, le travail à domicile, etc.

La répartition de la mobilité (déplacements externes compris) sur les secteurs présente une géographie atypique.

Globalement le Nord et l'Est du territoire sont moins mobile que la moyenne du Grand Douaisis avec pour la Pévèle 3.58 déplacements par personne, et pour l'Arleusis Est 3.41 déplacements. Inversement, l'Ouest du territoire présente de plus fortes mobilités avec par exemple 4,13

## MOBILITÉ TOTALE DES 5 ANS ET PLUS (NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MOYEN PAR JOUR ET PAR PERSONNE)



Source : BD Carto, EMD Grand Douaisis 2012 ; Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

déplacements par personne pour le secteur de Bougival et 4,19 pour Dechy-Guesnain.

L'explication de ces distinctions nécessite des analyses complémentaires. Des éléments sont à chercher dans le taux d'emploi, l'âge ou encore le mode de déplacement. Ainsi, la plus forte mobilité sur Bougival peut trouver des causes dans la surreprésen-

sentation des 18-49 ans, classe d'âge la plus mobile, un taux d'emploi moins élevé, et une plus forte utilisation des modes doux. La faible mobilité en Pévèle peut, elle, trouver des raisons dans le taux de chômage moins élevé, des déplacements domicile-travail en voiture plus long, et donc moins de déplacements qui viennent s'intercaler dans la journée.

## ZOOM SUR

### Un habitant = une mobilité, premiers éléments

#### > L'âge comme facteur discriminant

Les classes d'âge se déplaçant le plus sont les 25-34 ans et les 35-49 ans. Les plus de 65 ans sont ceux qui se déplacent le moins.

#### > Le sexe

Les femmes se déplacent plus que les hommes avec 3,76 déplacements contre 3,5. Ce constat n'est pas une particularité du territoire.

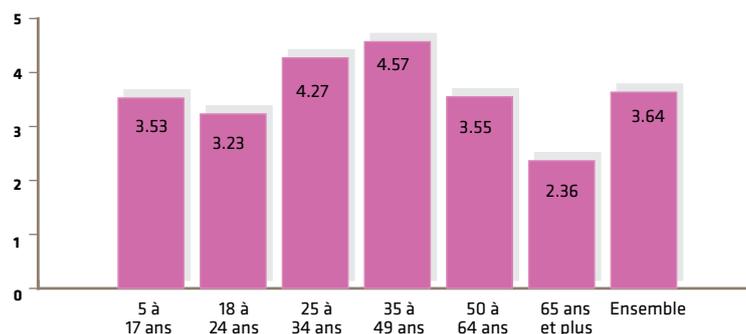
#### > L'occupation principale

Les actifs à temps partiel sont ceux qui se déplacent le plus (avec 4,89 déplacements par jour), suivi par les personnes restant au foyer (4,16), puis les actifs à temps plein (4,07). Les chômeurs sont dans la

moyenne du territoire, et ceux qui se déplacent le moins sont les étudiants et les retraités avec respectivement 2,8 et 2,7 déplacements par jour.

Ces éléments seront détaillés plus finement dans une prochaine publication, avec un profil de mobilité pour chacun des critères.

## NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SELON LA TRANCHE D'ÂGE SUR LE GRAND DOUAISIS



Source : FILOCOM 1999 et 2009, MEDDTL d'après DGFIP. Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

## Comment se déplacent les habitants (hors déplacements externes)

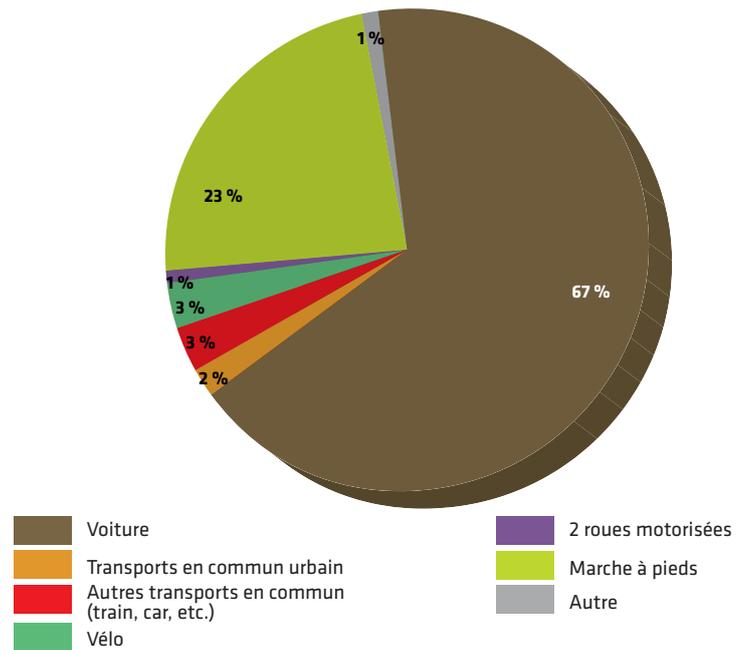
[Pour chaque déplacement, le mode de déplacement retenu est le mode majeur du déplacement, défini selon la hiérarchie du CERTU.]

La voiture prédomine les déplacements avec 67% des déplacements réalisés en tant que passager ou conducteur. 2/3 de la mobilité se passe donc en voiture, proportion élevée par rapport à d'autres agglomérations (Lensois 63%, Valenciennes 65%, Lillois 56%). Cette part augmente comme dans d'autres agglomérations de taille moyenne comme Valenciennes ou Saint-Etienne, alors qu'on constate une baisse de la part modale de la voiture sur les grandes agglomérations (Lille, Lyon, Rouen, Reims, Clermont, etc.)

Le 2ème mode le plus utilisé est la marche à pieds avec 23 % des déplacements. Cette part est en baisse sur le territoire, et ce taux est faible par rapport aux agglomérations de comparaison (Valenciennes, 24,5%, Lens 28% et Saint Etienne 30%). Sur les plus grandes agglomérations, après une période de baisse, on peut observer depuis les années 2000 une reprise de ce mode de déplacement.

2,5% des déplacements sont réalisés à vélos. C'est le mode qui chute le plus. Sa part modale passe de 4% à 2,6% sur le territoire comparable de l'EMD de 1996. Le Douaisis était l'un des territoires où le vélo était le plus

PART MODALE DES DEPLACEMENTS SUR LE GRAND DOUAISIS EN %



Source : EMD Grand Douaisis 2012 : SM SCoT Grand Douaisis.

utilisé, et il tend aujourd'hui à se rapprocher de la moyenne nationale de 2%. Cette baisse peut s'expliquer par un manque d'aménagements adéquats et un sentiment d'insécurité accru chez les utilisateurs du vélo face aux automobilistes. Mais cela s'explique aussi par des raisons comportementales, le vélo étant plus vécu comme un loisir que comme un outil fonctionnel. La baisse d'utilisation du vélo et de la marche à pied interroge les politiques d'aménagement du territoire et posent des questions de santé publique.

Les transports en commun représentent le 3<sup>ème</sup> mode de transports,

avec 5,3% des déplacements : 2,2 % pour les transports urbains Eveole, et 3,1% pour les autres (train, bus du Conseil Général, etc.). (Sur le PTU, la part modale des TCU est de 2,5%, et de 2,4% pour les autres TC.) La tendance de ce mode est à la baisse. L'utilisation des Transports Urbains sur le Grand Douaisis est faible par rapport à certains de nos voisins : 4,8% sur le Valenciennois, 3,2% sur le Béthunois, 9% sur la métropole lilloise. A l'inverse l'utilisation des autres TC est forte sur le territoire. Ceci est dû à la forte utilisation du réseau Arc en Ciel au Nord et à l'Est, ainsi qu'à la présence de nombreuses gares dont Douai, Orchies et Somain.

PART MODALE DES DEPLACEMENTS SUR LE PÉRIMÈTRE DU PTU DU DOUAISIS ET DU GRAND DOUAISIS EN NOMBRE DE DEPLACEMENTS ET EN %

	Voiture	Réseau Eveole	Autres Transports en commun	Vélo	2 roues motorisés	Marche à pieds	Autres	Ensemble
PTU (SMTD)	464 235	17 989	17 354	18 298	8 320	175 664	9 297	711 157
	65,3%	2,5%	2,4%	2,6%	1,2%	24,7%	1,3%	100,0%
SCoT	552 550	17 989	25 556	20 781	8 205	187 911	10 975	823 967
	67,1%	2,2%	3,1%	2,5%	1,0%	22,8%	1,3%	100,0%

Source : EMD Grand Douaisis 2012. Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

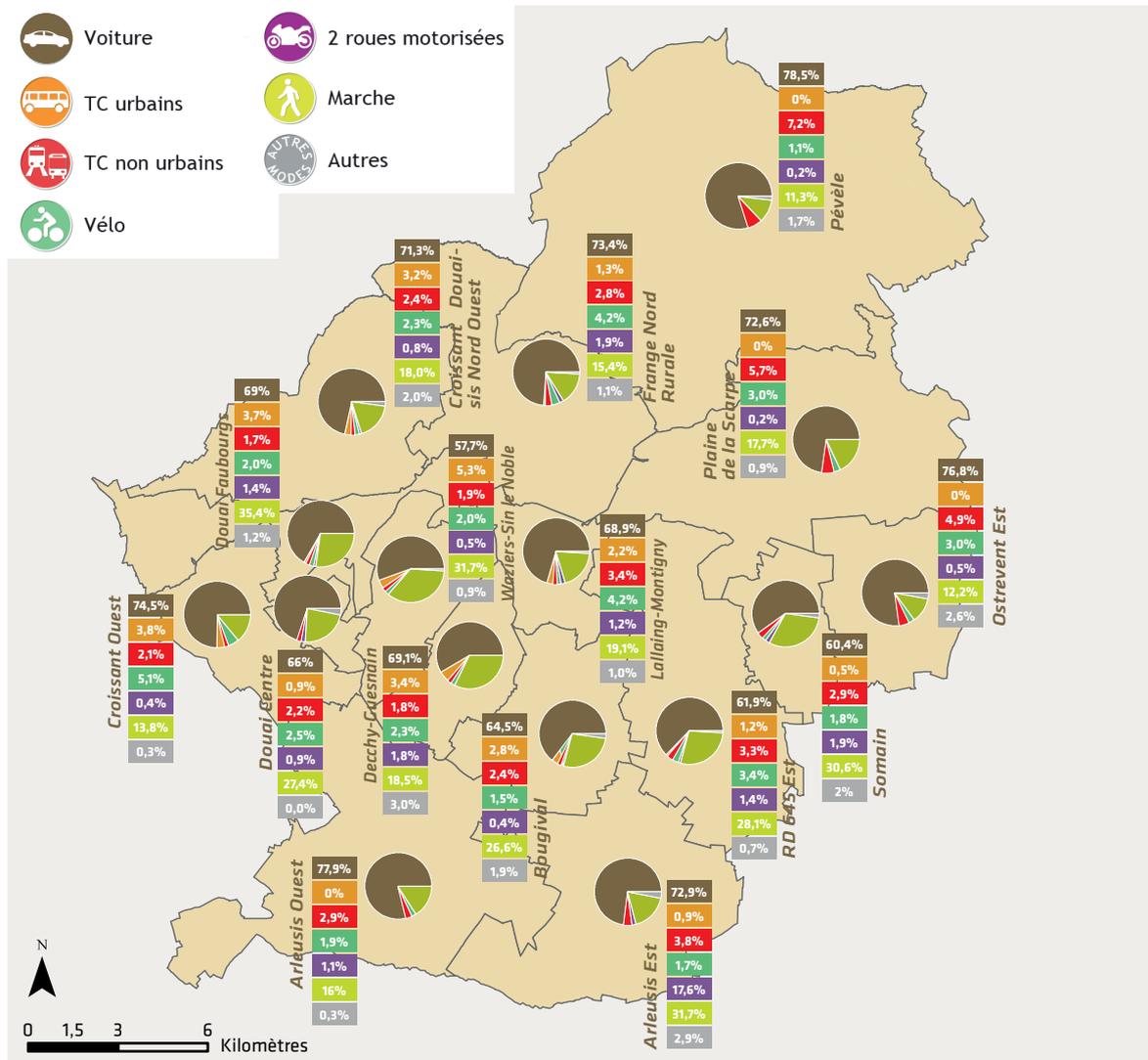
## Et l'intermodalité ?

Seul 2,5% des déplacements combinent deux modes mécanisés (tous les modes sauf la marche). Le plus souvent ces combinaisons sont de types : train+voiture, TCSP+bus,

bus+bus, train+voiture+TC. Les autres combinaisons sont peu représentées. Ce constat met en avant l'importance de travailler sur l'amélioration de la chaîne de déplacement : la lisibilité entre les offres tant en

termes d'informations que d'aménagements est primordiale. Il est également majeur de penser les réseaux pour limiter les correspondances, qui sont un frein à l'utilisation des transports en commun.

## PART MODALE DES DÉPLACEMENTS PAR SECTEUR D'ANALYSE EN %



La voiture a une place importante sur l'ensemble des secteurs avec toujours plus de 50% des déplacements réalisés en voiture. Les secteurs les plus denses sont ceux où le recours à la voiture est moins important, et les secteurs moins denses et périphériques sont ceux où le poids de la voiture est le plus fort (quasiment 80% des déplacements en voiture pour la Pévèle).

L'utilisation de la marche est logiquement plus forte dans les milieux

denses avec plus de 27 % des déplacements sur Douai, Waziers-Sin, Somain, Bougival, RD645-Est et Douai-Faubourg (avec 35% !). La part de la marche est inférieure à 20% sur le reste du territoire, avec 11% sur la Pévèle ou encore 19% pour Dechy-Guesnain et Lallaing-Montigny.

Sur l'utilisation des transports en commun en général, c'est la Pévèle qui sort en tête avec 7% des déplacements, puis les secteurs Plaine de la Scarpe avec 6% et Ostrevent Est avec

5% des déplacements. L'ensemble des secteurs sans lignes urbaines Eveole utilise peu ce réseau, mais utilise au moins à 3% les autres réseaux de TC (train, bus du Conseil Général, etc.). Les secteurs utilisant le plus le réseau Eveole sont les secteurs allant de Cuincy/Auby jusque Masny, avec 5,3% des déplacements en TCU (réseau Evéole) pour le secteur de Waziers-Dechy. On peut noter la particularité du secteur Douai-centre où les TCU ne sont utilisés que pour 1% des déplacements.

### A RETENIR

> 19 % des déplacements réalisés en lien avec l'extérieur ou vers l'extérieur

> 3,78 déplacements par jour et par personne (tous déplacements confondus)

> 67 % des déplacements réalisés en voiture, 23 % à pieds, 5,3% en Transports en Commun et 2,5 % à vélo

Cette répartition territoriale de la mobilité et des modes de transports s'explique souvent par la densité, la captivité de certaines populations, l'offre de transports présente, et pose la question pour le territoire : quelle urbanisation pour quelle desserte en transports et inversement quel transports pour quelle urbanisation ?

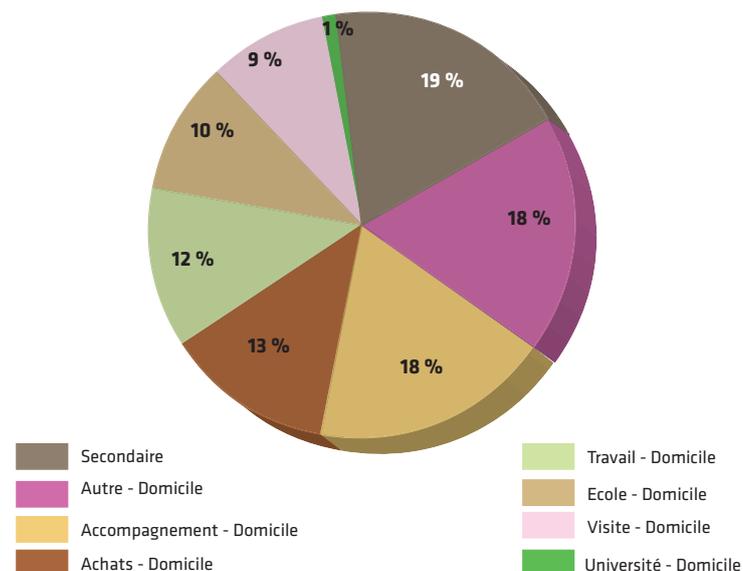
## Les motifs de déplacements (hors déplacements externes)

Les déplacements ayant le domicile pour origine ou destination sont les plus nombreux et représentent plus de 80% des déplacements, seuls 19% des déplacements sont dits « secondaires », c'est-à-dire ne concernant pas le domicile.

Les combinaisons « contraintes » domicile-école, domicile-université et domicile-travail (dans les 2 sens à chaque fois) sont au final peu nombreuses avec 25% des déplacements. Ainsi, le 1er motif caractérisé (hors secondaire et autres) est le couple Domicile-Accompagnement avec 18% des déplacements, et en 2<sup>ème</sup> le couple Domicile-Achat. On peut noter que le motif accompagnement est plus développé que sur d'autres territoires tandis que le motif achat l'est un peu moins.

Chaque motif a un profil particulier en mode de déplacements. On adopte un comportement différent selon pourquoi on se déplace. La voiture est le mode le plus utilisé pour la majorité des motifs avec plus de 50% des déplacements pour tous les motifs, excepté pour les motifs université et école. Elle est le plus utilisé pour le motif travail avec plus de 80% des déplacements, et le moins pour le

MOBILITÉ PAR MOTIF DE DÉPLACEMENTS



Secondaire = n'a pas le domicile pour origine ou destination

Autre = tous les motifs non cités, ex : loisirs, santé, services, etc.

X-Domicile : le domicile est soit l'origine, soit la destination du déplacement.

Source : EMD Grand Douaisis 2012. Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

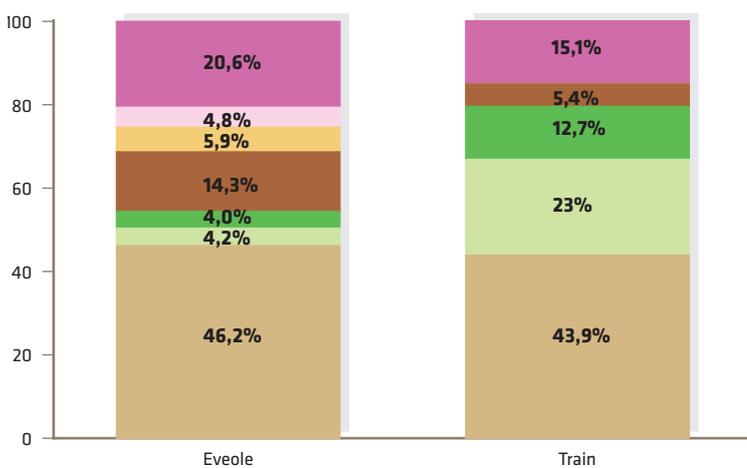
motif école avec environ 35% des déplacements.

La marche est utilisée à au moins 20% pour chacun des motifs excepté pour les motifs université et travail où elle concerne moins de 5% des déplacements. Le motif école est celui qui utilise le plus la marche avec 38% des déplacements. Cette prépondérance semble logique, cette part est cepen-

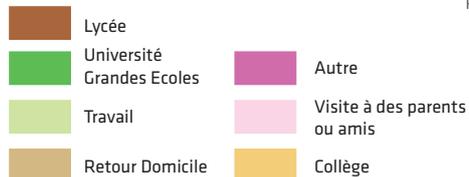
dant en baisse et interroge les comportements et les aménagements urbains autour des écoles, où la place de la voiture est de plus en plus importante.

Les transports en commun sont beaucoup utilisés pour les motifs « université » (plus de 40% des déplacements), « école » (environ 20%) et « travail » (8%).

MOTIF DES DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU ÉVÉOLE (BUS URBAINS) ET LE RESEAU FERRÉ (TER ET TGV)



Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.



## Zoom sur les destinations du réseau Evéole et du réseau TER

### 18 000 déplacements pour Evéole.

Le réseau Evéole est majoritairement utilisé pour le motif scolaire qui représente quasiment la moitié des déplacements Evéole hors destination retour au domicile.

### 14 000 déplacements pour le train.

Le réseau de train est lui majoritairement utilisé pour les destinations travail et université qui représentent respectivement 41% et 22,6% des déplacements en train, en excluant l'objectif retour au domicile.

### A RETENIR

> Plus de 80 % des déplacements sont liés au domicile

> 75 % des déplacements ne sont pas liés aux couples «domicile-travail», «domicile-école» ou «domicile-université»

## 4. Quel investissement dans les déplacements ?

### 68 minutes par jour pour parcourir 34,4 km

Combien de temps consacrent en moyenne les habitants à se déplacer ? Quelle distance parcourent-ils en moyenne ? C'est ce que les notions de « budget temps » et « budget distance » permettent d'appréhender.

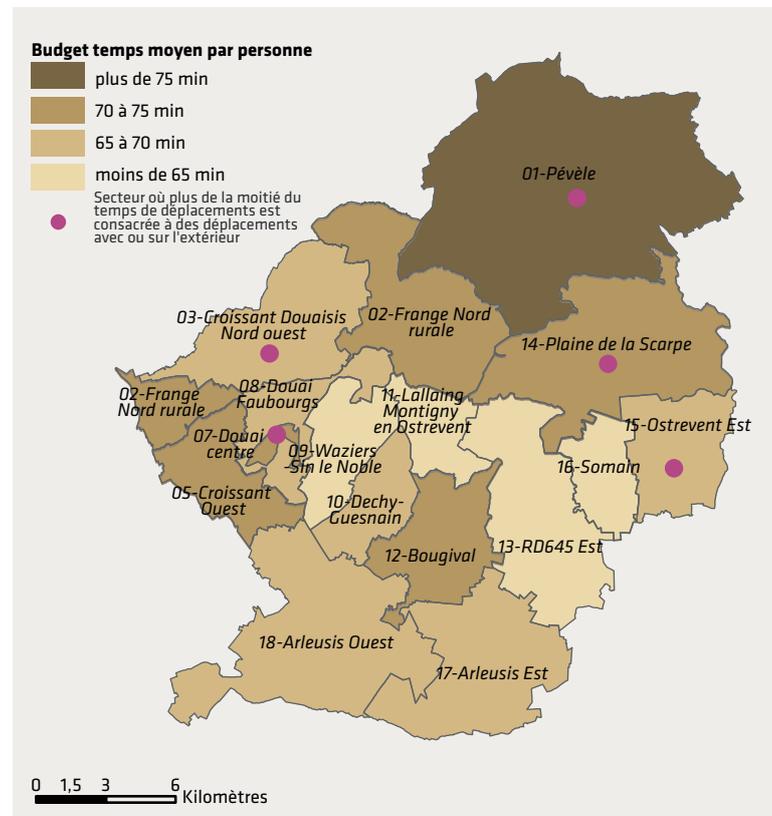
Sur le territoire du SCoT, un habitant passe en moyenne 68 minutes par jour à se déplacer pour réaliser 34,4 km. Sur ces temps et distance, 41 minutes sont consacrées à des déplacements internes au territoire pour 13,2 km. Ces chiffres témoignent une nouvelle fois de l'interdépendance du territoire avec ses voisins. L'écart sur les budgets distance et temps montre que les liens sont importants avec des territoires assez éloignés mais bien accessible. Ceci reflète les connexions avec le Valenciennois, le Lensois, mais surtout avec la métropole lilloise.

Par secteurs, ces budgets varient. Le budget temps est plus élevé au Nord, sur la frange Ouest et sur le secteur de Bougival, il est moins élevé au cœur du territoire avec par exemple 55 minutes pour le secteur RD645 Est. 5 secteurs consacrent la moitié de leur temps de déplacements pour des déplacements d'échanges ou des déplacements externes.

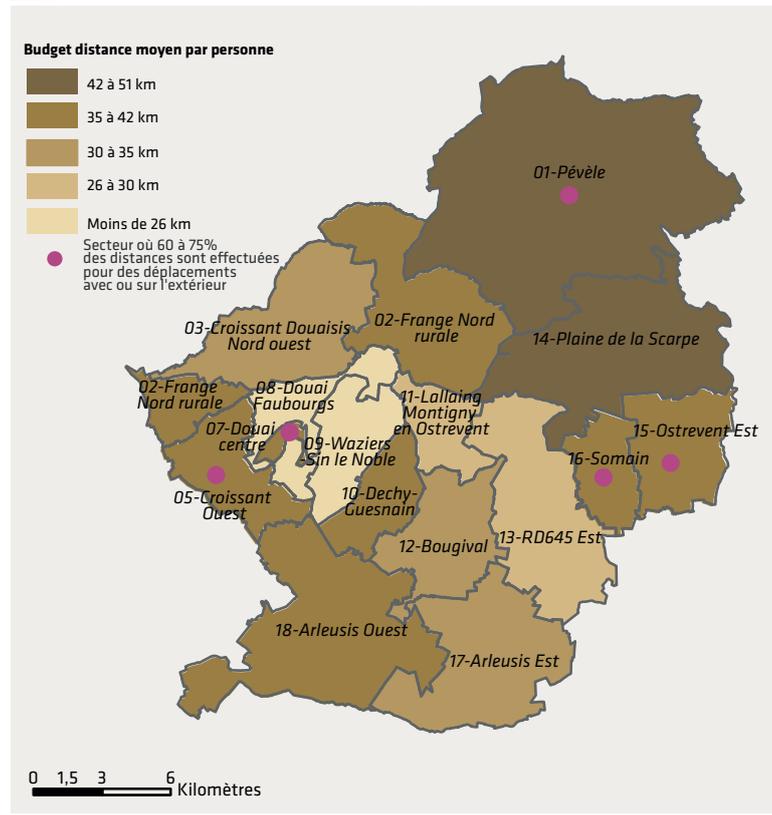
Pour le budget distance, on retrouve une diagonale de Auby à Féchain où les secteurs ont des budgets égaux ou inférieurs à la moyenne du SCoT. Le reste du territoire effectue plus de km. 5 secteurs effectuent entre 60 à 75% des km parcourus pour des déplacements avec ou à l'extérieur (les secteurs avec une pastille rose), et la plupart des autres au moins 50%.

La mise en parallèle de ces budgets reflète pour chaque secteur les modes de transport empruntés, les lieux de destination, et in fine la vitesse de déplacement. Celle-ci va de 22km/h en moyenne pour le secteur Bougival à 39 km/h pour le secteur de la Pévèle (un secteur qui utilise plus la marche et les TCU et un secteur qui utilise plus la voiture et les autres TC (train en particulier)). Cette vision pourra être affinée avec une étude des flux de déplacements avec les lieux de départ et d'arrivée des déplacements.

### TEMPS MOYEN CONSACRÉ À SE DÉPLACER PAR PERSONNE ET PAR JOUR EN MINUTES (TOUS DÉPLACEMENTS CONFONDUS)



### DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR PERSONNE ET PAR JOUR EN KM (TOUS DÉPLACEMENTS CONFONDUS)



## 5. Opinion des habitants sur les transports dans la vie publique

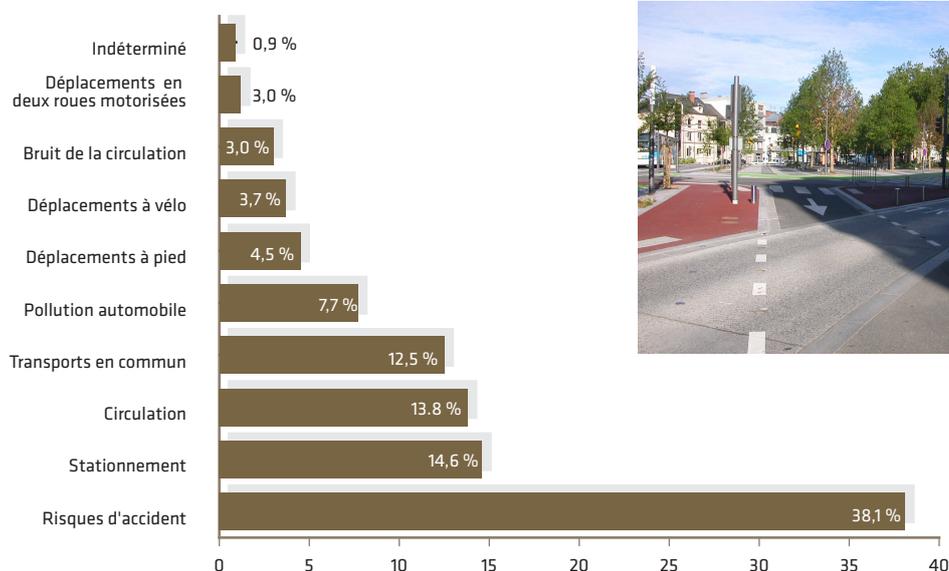
L'enquête a également permis de recueillir l'avis de la population sur certaines questions de la vie locale et de leurs priorités. Pour chaque ménage interrogé, une personne de plus de 16 ans a répondu à cette partie de l'enquête. Des extraits du questionnaire sont ici repris.

Les deux premières questions portent sur les priorités données à différentes thématiques relevant de la mobilité, et sur les actions à mener. L'analyse

montre que pour les interrogés la priorité sur les transports est à mettre sur les risques d'accident puis sur le stationnement, la circulation et les transports en commun. La voiture est donc en tête des préoccupations après la sécurité. Mais on note au travers des affirmations soumises aux interrogés que l'avis sur la limitation de la voiture est contrasté voire contradictoire (Exemple : Construction de parkings contre développement des TC). Les avis sont plus

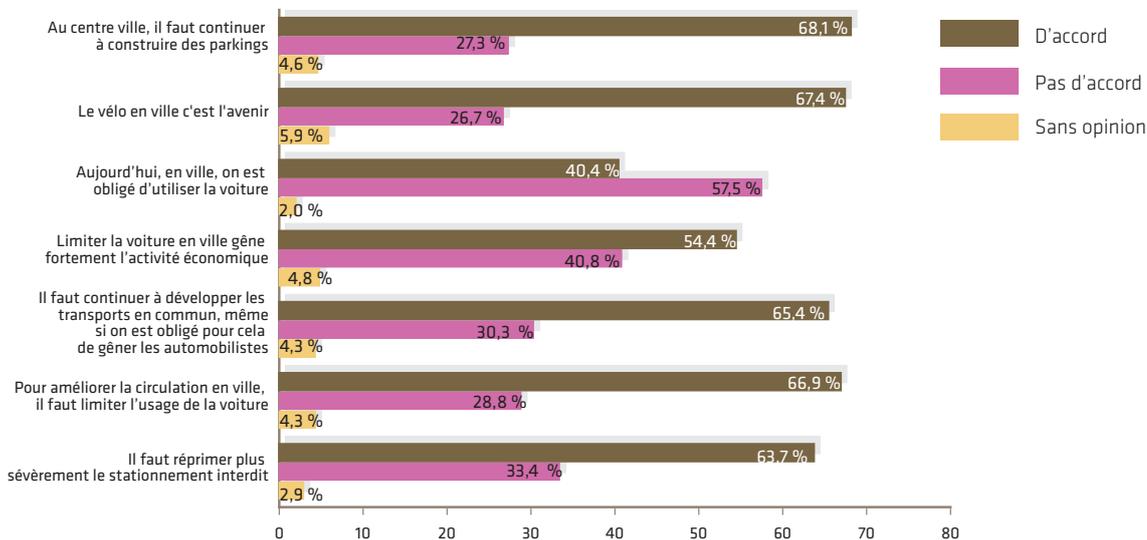
consensuels sur le développement des transports en commun et du vélo. Il a également été demandé de caractériser spontanément les modes de transports par des adjectifs. Il en ressort que : la voiture est pratique, rapide, indispensable mais aussi chère et polluante ; les transports en commun sont pratiques, utiles, mais contraignants et insuffisants; tandis que le vélo est avant tout écologique, sportif, pratique, destiné aux loisirs mais aussi dangereux.

### PARMI CES POINTS QUEL EST CELUI DONT ON DEVRAIT S'OCCUPER EN PRIORITÉ ?



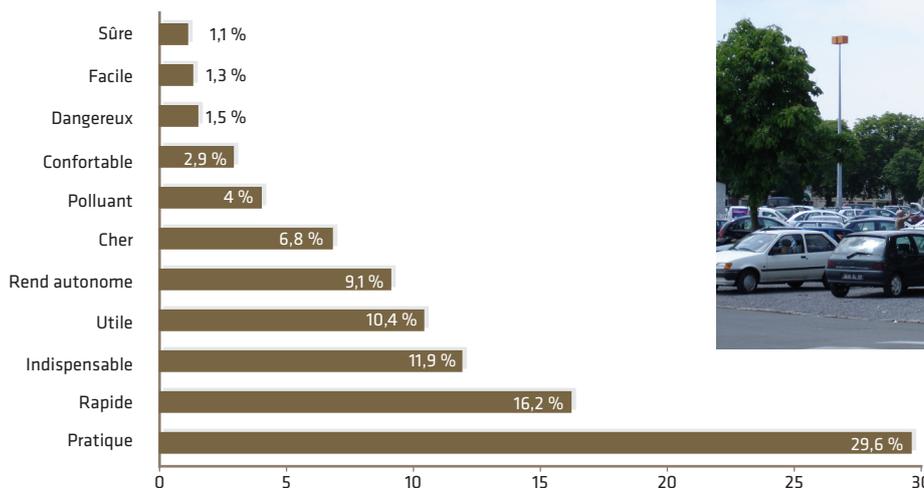
Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

### QUE PENSEZ-VOUS DE CES AFFIRMATIONS ?



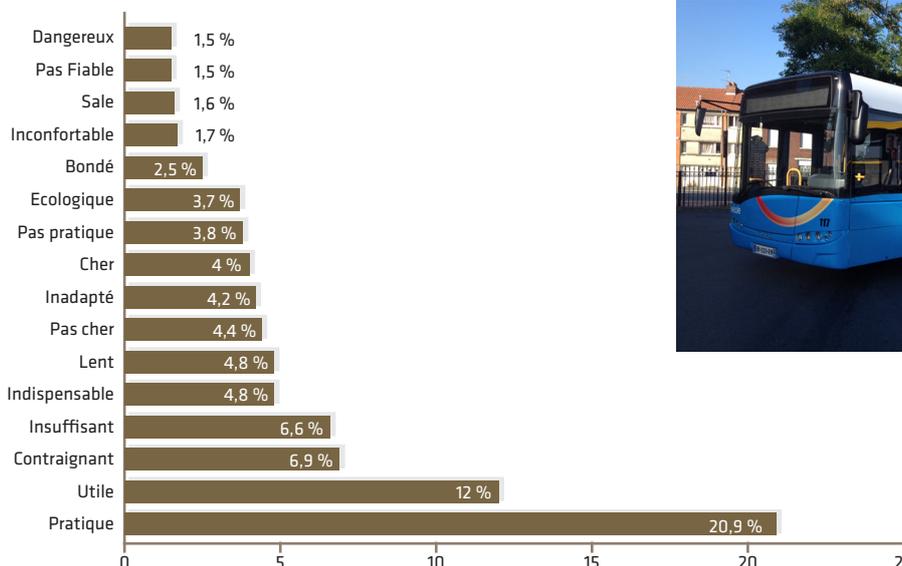
Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCoT Grand Douaisis.

### DE QUEL ADJECTIF QUALIFIERIEZ-VOUS LA VOITURE INDIVIDUELLE ?



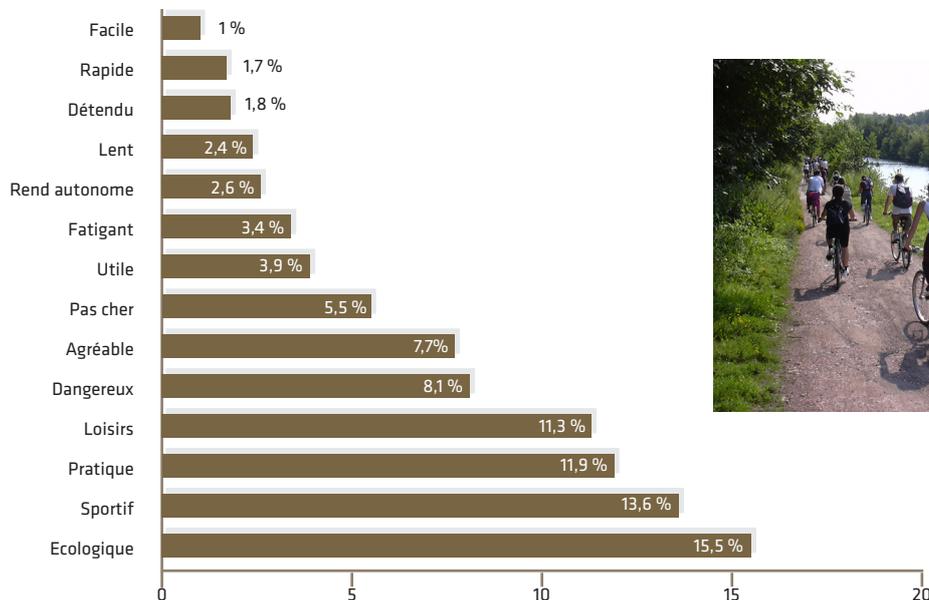
Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCOT Grand Douaisis.

### DE QUEL ADJECTIF QUALIFIERIEZ-VOUS LES TRANSPORTS EN COMMUN ?



Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCOT Grand Douaisis.

### DE QUEL ADJECTIF QUALIFIERIEZ-VOUS LE VÉLO ?



Source : EMD Grand Douaisis 2012  
Réalisation : SM SCOT Grand Douaisis.

## Conclusion

<b>245 000</b>	habitants pour 95 000 ménages
<b>2,52</b>	personnes par ménage
<b>117 188</b>	voitures possédées par les habitants, 23% ne sont pas utilisés par jour en moyenne
<b>45,4 %</b>	des actifs ayant un emploi travaillent sur l'extérieur
<b>885 000</b>	déplacements par jour réalisés par les habitants
<b>3,78</b>	déplacements par jour et par personne (tous déplacements confondus)
<b>81%</b>	des déplacements réalisés sur le territoire en interne
<b>67%</b>	des déplacements réalisés en voiture (23% à pieds, 5% en TC, 2.5% à vélo)
<b>75%</b>	des déplacements réalisés pour un autre motif que les classiques «domicile-travail» ou «domicile-école/université»

Cette étude dresse le portrait de la mobilité des habitants du Grand Douaisis dont on peut ressortir les éléments forts suivants :

- Ils font en moyenne **3,78 déplacements par jour pour réaliser en moyenne 34,4 km en 68 minutes** (tous déplacements confondus).
- **Les habitants sont fortement tournés vers l'extérieur** avec 20% des déplacements faits avec les territoires voisins, et 45% des actifs en emploi travaillant sur l'extérieur.
- **La voiture occupe une place**

**importante** dans la mobilité quotidienne. Sa part augmente au détriment notamment de la marche et du vélo. Le couplage possession-utilisation de la voiture est également interrogé avec seulement 10% du parc de voitures utilisé à un instant T.

- **L'utilisation des transports en commun est variable sur le territoire.** Globalement, la pratique du TER est importante avec trois gares majeures qui sont Douai, Orchies et Somain. Les limites territoriales de compétences du SMTD se ressentent dans l'utilisation des TC, ainsi que la présence ou non de lignes de

transports urbains efficaces. Une prochaine EMD permettra de prendre du recul sur ces chiffres et de mesurer l'évolution de l'utilisation des Transports en commun urbain sur une plus longue période

- **Le profil des habitants est un facteur déterminant** pour les pratiques de mobilité (âge, enfants, etc.) plus que le lieu d'habitat.

- La complexité **des chaînes de déplacements est pleinement mise à jour avec des motifs variés** qui vont bien au delà du simple «domicile-travail».

## Pour aller plus loin

Après l'élaboration du SCoT, et du Plan Climat, et pendant la révision du PDU, les résultats de l'EMD interpellent les acteurs du territoire sur les enjeux des transports et déplacements. De nombreuses questions ressortent notamment :

Comment faire prendre conscience aux habitants de leur mobilité en anticipant les coûts et les impacts ? Comment leur proposer un panel d'offres variés efficace ? Comment configurer la ville pour faire cohabiter les différents modes de transports : piéton, vélo, voiture, bus, etc. en particulier dans les milieux périurbains et ruraux ? Comment aménager un territoire des courtes distances ?

Ces travaux démontrent la nécessité d'agir ensemble sur les transports pour favoriser les actions concrètes en faveur de l'éco-mobilité et trouver le meilleur compromis entre les différents modes de transports.

### A CONSULTER

- **Rapport détaillé de l'EMD de 2012 sur le site internet [www.scot-douaisis.org](http://www.scot-douaisis.org)**

### PROCHAINES THÉMATIQUES TRAITÉES

- **Les flux de déplacements**
- **La clientèle des modes de déplacements**
- **Mobilité et climat : quels impacts des pratiques de déplacements ?**



Syndicat Mixte  
des Transports  
du Douaisis



**Syndicat Mixte du SCoT Grand Douaisis**  
36, rue Pilâtre de Rozier 59500 Douai  
Tel : 03 27 98 21 00 Fax : 03 27 88 19 52

[www.scot-douaisis.org](http://www.scot-douaisis.org)

Travaux co-financés par :



**Directeur de la publication** : Lionel Courdavault, Président • **Contact** : Alice Dupont • **Crédit photos** : - **Réalisation** SMSCoT Grand Douaisis • **Conception** : Empreinte communication • **Impression** : Nord Imprim. Imprimé sur du papier issu de forêts durablement gérées.