

Elaborer et mettre en oeuvre un transport à la demande?

Identifier la demande de déplacements avec les acteurs de terrain. Connaître son territoire et les déplacements vers l'emploi et les services,

Besoins, attentes et comportements de mobilité

❖ Les besoins réels

- permet d'appuyer la décision sur des éléments objectifs,
- permet de garantir la mise en place d'une réponse pertinente, adaptée et économiquement viable.

Difficulté : *exhaustivité difficile, collecte parfois prégnante sur les résultats, difficulté à définir la notion de besoins et pour qui ?*

❖ Les besoins perçus : les attentes

- permet de hiérarchiser les outils à mettre en œuvre (TAD, taxi, CESU, ..) et de cibler certains dysfonctionnements ou manques

❖ Les comportements de mobilité : les pratiques

- les habitudes de consommation de transport (VP ou collectifs,
- Vérifier que si tout le monde souhaite une offre de transports il y aura aussi des usagers pour utiliser l'offre mise en place.

Des usagers : multiples (1/2)

Les habitants

- commerçants (accès et valorisation des commerces),
- parents d'élèves (sécurité routière, signalisation,...)
- habitant non résidents (touristes pour accès au festival, à la station de ski, au littoral...)
- globalement :
qualité de vie

Des demandes insatisfaites

Le **Pays d'Aunis** a défini les besoins en mobilité sur son territoire. Les points principaux de cette analyse sont caractéristiques des besoins en milieu rural : dépendance par rapport à un pôle, dépendance de la disponibilité et de la motorisation des parents pour les déplacements, et contrainte des horaires et des fréquences de l'offre actuelle en transports en commun.

- Le car desservant le lycée de la Rochelle passe trop tôt par rapport au début des cours.
- L'accès aux loisirs dans le Pays et vers l'agglomération de La Rochelle est essentiel pour les 9 000 jeunes des communes rurales et périurbaines de La Rochelle.
- Pour l'instant, ce sont les parents qui assurent le transport pour les activités extrascolaires, qui se déroulent principalement le mercredi après-midi.
- Les déplacements en vélo, solution permettant aux jeunes d'être autonomes, sont dangereux sur les routes départementales.

Les usagers (consommateurs)

- accessibilité, fréquence, commodité, usage,....
- tarification au meilleur prix,.....
- des usagers spécifiques (PMR, étudiants, actifs ou non actifs,...)

Des usagers : multiples (2/2)

❖ Les riverains

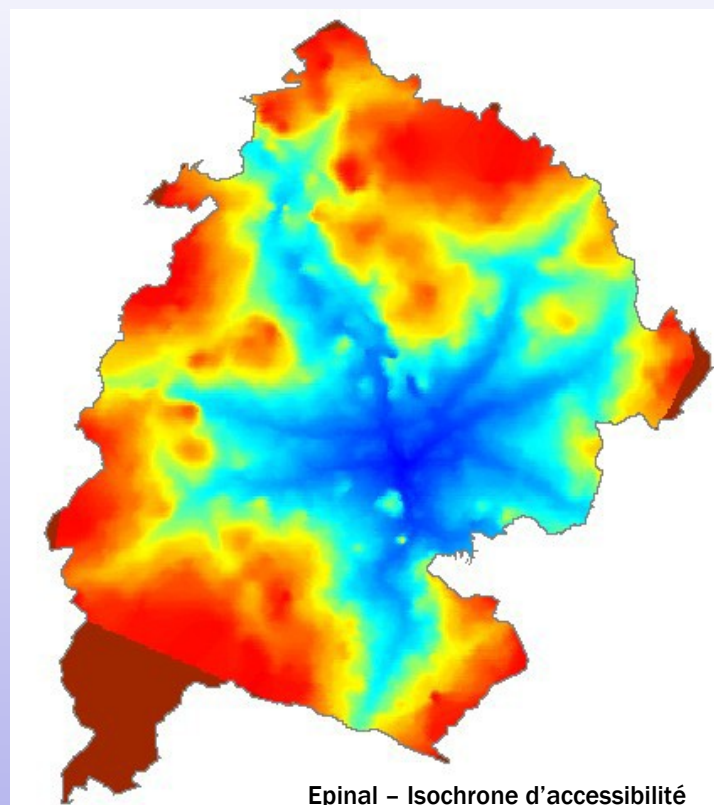
- les piétons
- les résidents (arrêts trop loin ou trop près,.....)

❖ Les financeurs

- la fiscalité de l'AOT
- les recettes commerciales perçues sur le client
- les contributions : DGD (départemental), ou VT (en urbain)

Les solutions de l'urbain

- ◀ Modélisation (de trafic,
- ◀ Enquêtes O/D
- ◀ Enquêtes ménages
(enquêtes grands territoires, villes moyennes)
- ◀ Les isochrones
- ◀ Etc.....



Epinal - Isochrone d'accessibilité

**Mais la faible densité rend
l'observation plus aléatoire**

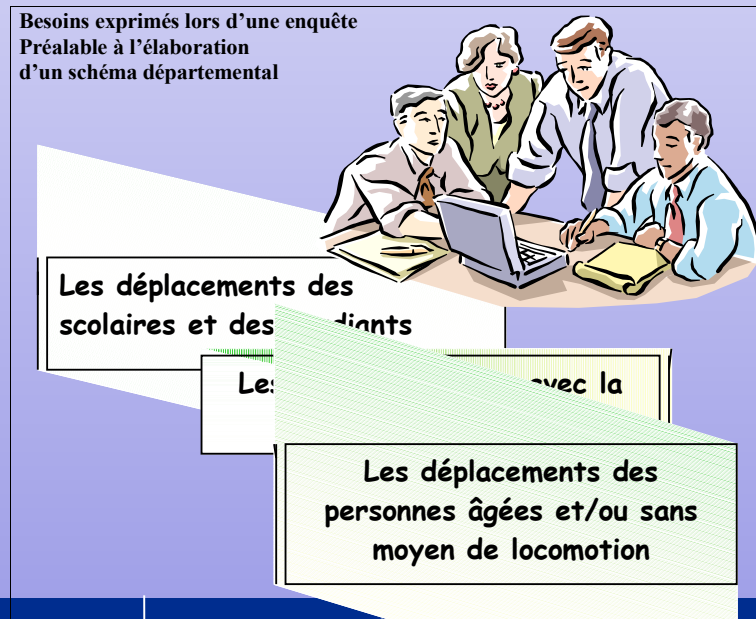
Le recensement des données

◀ Tout territoire a un vécu

- Les chartes Pays
- le volet transport du SCOT, du PLU
- Le SRADT et son volet transport, le schéma départemental des transports, le plan de déplacements urbains,.....
- la base BANATIC (mise en place en juillet 2006, elle recense tous les groupements intercommunaux : à fiscalité propre ou non, elle fournit des informations sur le périmètre, le financement et les compétences des intercommunalités, elle consultable sur le site :
- etc.....

◀ Les enquêtes

- À dire d'expert : les associations de jeunes, de seniors, la MSA, les agents de développement, les assistantes sociales, les responsables de pôles générateurs... mais aussi les opérateurs de transports existants notamment les taxis
- Les questionnaires,
- les enquêtes de terrain
- La concertation



Les ressources : IINSEE

- ✓ **Gratuitement consultables ou téléchargeables sur insee.fr:**
 - Toutes les études publiées**
 - Des milliers de tableaux**
 - Des bases de données / Des fichiers détails**
 - Portail Statistiques locales**

- ✓ **Des exploitations informatiques sur mesure**

- ✓ **Des études en partenariat avec l'INSEE**

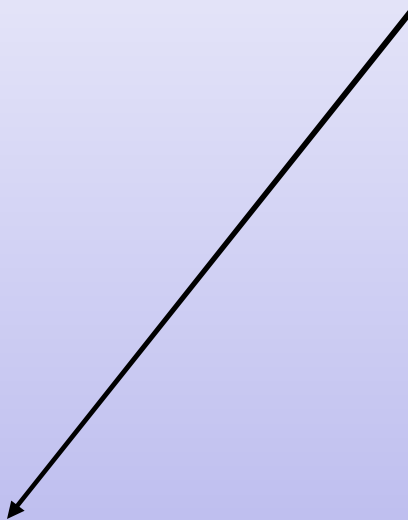
Le nouveau recensement et les déplacements

:: Thèmes des chiffres clés

- Diplômes - Formation
- Emploi - Population active
- Évolution et structure de la population
- Famille - Situation matrimoniale
- Formes et conditions d'emploi
- Logement

:: Thèmes des tableaux détaillés

- Activité des résidents
- Déplacements domicile-travail
- Emploi au lieu de travail
- Familles
- Formation
- Immigration
- Lieu de résidence antérieure
- Logements
- Ménages
- Nationalité
- Population
- Résidences principales



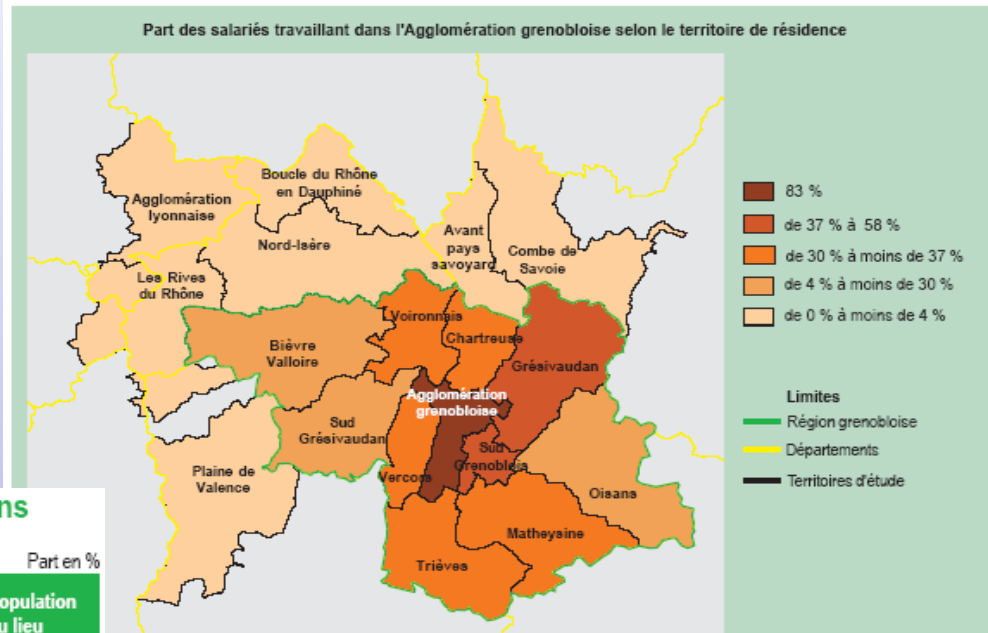
:: Tableaux détaillés (5 résultats)

Nom du produit	Documentation
NAV1 - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, âge et lieu de travail	
NAV2A - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et moyen de transport	
NAV2B - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail (géographie urbaine) et moyen de transport	
NAV3 - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et catégorie socioprofessionnelle	
NAV4 - Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et secteur d'activité économique	

Analyse des navettes domicile-travail par les DADS (exemple d'étude) par l'iINSEE



Sept territoires envoient plus de 30 % de leurs salariés travailler dans l'Agglomération grenobloise



58 % des salariés habitant dans le Sud grenoblois travaillent dans l'Agglomération

Lieux de résidence	Effectifs salariés travaillant dans l'Agglomération grenobloise	Part dans les emplois de l'Agglomération grenobloise	Part dans la population salariée du lieu de résidence
Agglomération grenobloise	97 100	69,1	83,0
Région grenobloise	34 800	24,8	31,6
dont :			
Grésivaudan	12 300	8,7	44,9
Voironnais	8 100	5,8	30,0
Sud grenoblois	4 900	3,5	57,9
Bièvre Valloire	2 500	1,8	13,6
Sud Grésivaudan	2 100	1,5	18,0
Matheysine	1 400	1,0	31,6
Chartreuse	1 200	0,9	31,7
Vercors	1 200	0,8	33,0
Trièves	800	0,6	35,9
Oisans	300	0,2	9,9

Entre 37 et 58 % des salariés résidant dans le Grésivaudan travaillent dans l'Agglomération grenobloise.

Source : Insee - DADS 2004

De l'Inventaire Communal à la Base Permanente des Equipements (BPE)

Disponibilité de l'inventaire communal 1998 :

- ✓ Sur Internet : Les 19 équipements essentiels

La Base Permanente des équipements

- Sur Internet : BPE 2007

A partir des fichiers d'équipement des ministères (Education nationale, Santé, Transport...)

A partir du fichier Sirène : commerces, services

En utilisant un distancier : proximité des communes aux équipements

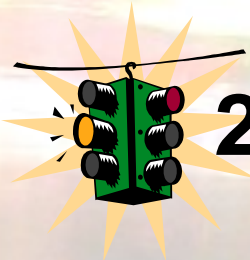
La concertation : exercice délicat

- ❖ Les campagnes de concertation et enquêtes publiques (difficultés d'impliquer certaines cibles : personnes âgées, scolaires, saisonniers, personnes en recherche d'emplois, etc).
- ❖ De l'information à l'implication de la population.
- ❖ La place des collectifs d'usagers, conseils de quartiers, associations, acteurs sociaux..., privilégier l'intérêt collectif... (le lobbying parfois).
- ❖ Place des élus, des techniciens des villes, pays,
- ❖ Place des opérateurs de transports : taxis, entreprises, bureaux d'études,....

Des interrogations spécifiques

- ❖ Faut-il spécifier les approches (pour les scolaires, pour les PMR, ...) laissant en fait un nombre encore plus grand de personnes ne répondant pas à cette spécialisation sans moyens de transports ?
- ❖ La voiture particulière répond à ces déplacements mais son emploi reste problématique (pour les exclus : moins de 18 ans, seniors, précaires, 1 seul VP par ménage) et son bilan environnemental est négatif (émissions de gaz à effet de serre, engagement de Kyoto,...)
- ❖ Les déplacements de solidarité (aides à domicile, CESU, associations, covoiturage,....)

Merci de votre attention



2 sites internet pour vous aider :

www.certu.fr

prendre la rubrique « catalogue »

www.innovations-transport.fr