LE **4** PAGES : REGARD D'EXPERT

MOBILITÉ

Juillet 2020

AULA
AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS

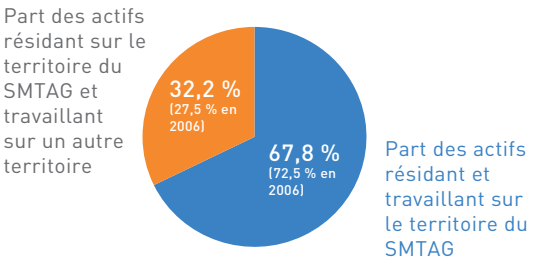
OBSERVATOIRE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Cette publication présente les dernières données disponibles sur les déplacements domicile-travail issues du recensement INSEE de 2016 concernant le territoire du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG). Ces données permettent de mesurer l'évolution des pratiques entre 2006 et 2016.

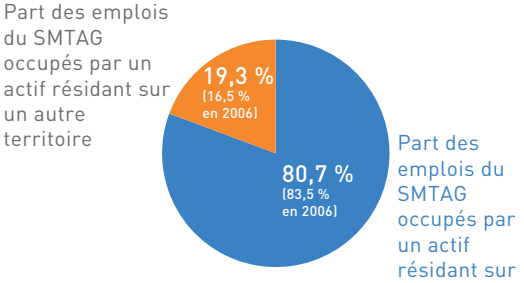
Les déplacements pendulaires sont directement liés aux dynamiques économiques et démographiques : au sein du ressort territorial du SMTAG, on observe que le nombre d'actifs occupés résidant sur le territoire a très légèrement augmenté passant de 223 435 en 2006 à 224 925 en 2016. Le nombre d'emplois sur le territoire a baissé, passant de 193 776 emplois en 2006 à 188 907 en 2016 soit -2,5%.

Une tendance à l'éloignement du lieu de travail par rapport au lieu de résidence

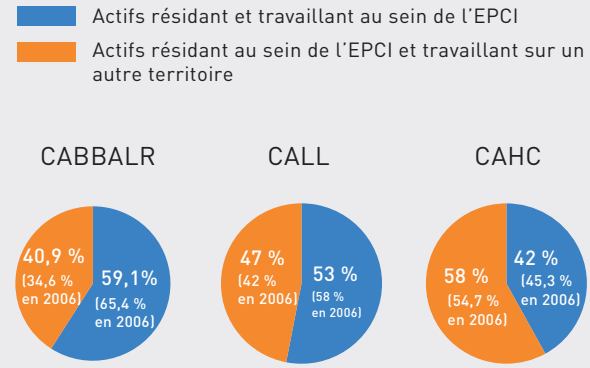
Parmi les 224 925 actifs occupés résidant sur le territoire du SMTAG, la part de ceux qui y travaillent également a baissé, passant de 72,5% en 2006 à 68% en 2016.



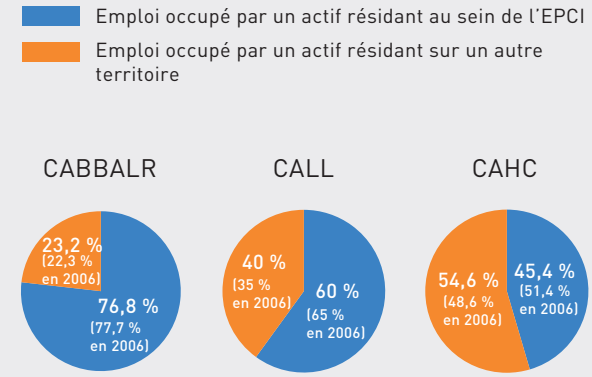
Parmi les 188 907 emplois du territoire, la part de ceux occupés par des actifs résidant sur le territoire a baissé, passant de 84% en 2006 à 81% en 2016.



Détail à l'échelle des EPCI

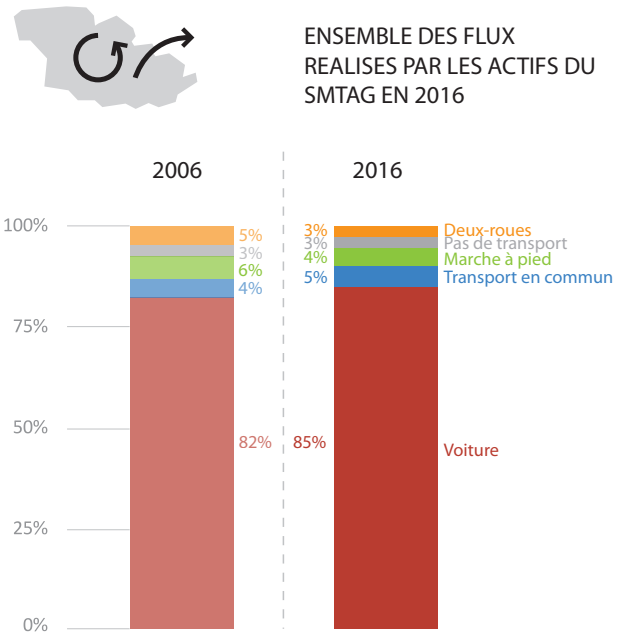


Détail à l'échelle des EPCI

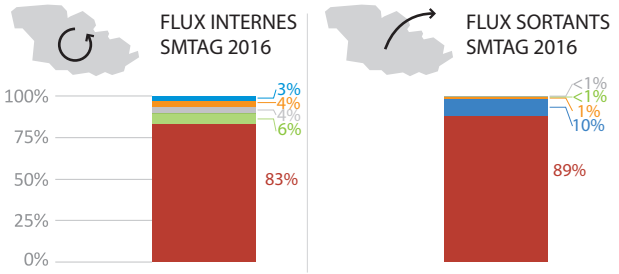


Un usage de la voiture qui augmente encore

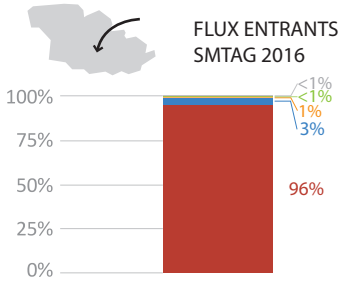
En 2016, 85% de l'ensemble des flux domicile-travail réalisés par les actifs résidant sur le territoire du SMTAG le sont en voiture. La répartition modale des flux à l'échelle des 3 EPCI est assez similaire à celle observée à l'échelle du SMTAG.



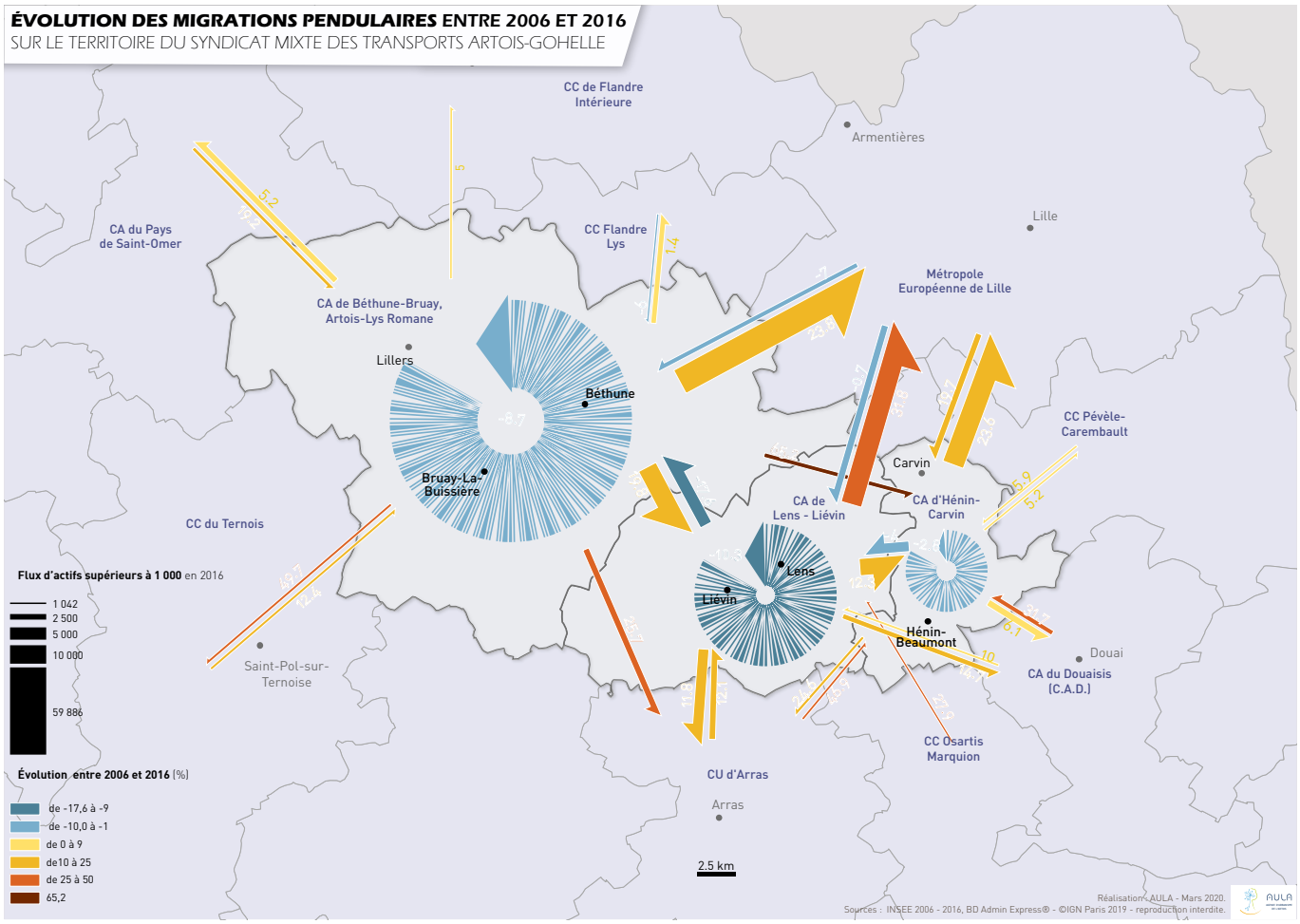
Si on distingue les flux internes et les flux sortants du territoire, la répartition par modes est la suivante :



Concernant les flux entrants, réalisés par les actifs venant travailler sur le territoire mais résidant en dehors, l'usage de la voiture est encore plus important :



Évolution des flux d'actifs (EPCI de domicile vers EPCI de travail) au sein du périmètre du SMTAG et avec les territoires voisins entre 2006 et 2016



En 2016, les flux internes aux EPCI restent les plus importants en volume mais sont en baisse par rapport à 2006. A contrario, on observe qu'un certain nombre de flux inter-EPCI se sont intensifiés : les flux du SMTAG vers la MEL, les flux du SMTAG vers l'Arrageois, les flux à destination de la CAHC. Pour les travailleurs, cela se traduit par un allongement de la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail. Afin de mieux comprendre les impacts et les enjeux liés à l'intensification de ces déplacements inter-EPCI, voici quelques données complémentaires concernant certains de ces flux.

Intensification des flux à destination de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin

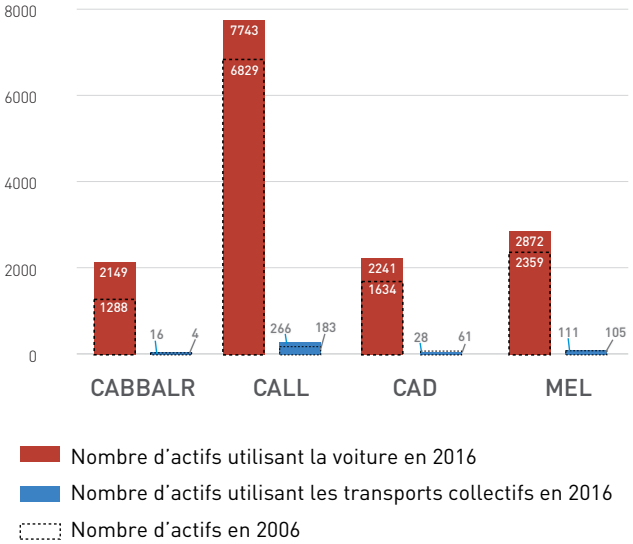
La CAHC est le seul ECPI du territoire du SMTAG qui a vu son nombre d'emplois augmenter entre 2006 et 2016, passant de 36 698 à 40 336.

Pour autant, on observe une légère baisse du nombre de flux internes à la CAHC et ce alors même que le nombre d'actifs résidant au sein de l'agglomération a augmenté entre 2006 et 2016. Cette création d'emplois a donc profité à des travailleurs habitant sur des territoires voisins, notamment à ceux provenant de la CALL, de la MEL, du Douaisis et de la CABBALR, qui représentent ensemble 72% des flux d'actifs entrants.

95% des flux d'actifs depuis ces 4 EPCI vers la CAHC se font en voiture avec une augmentation en volume entre 2006 et 2016 (+ 2 894 actifs utilisant la voiture).

ÉVOLUTION DES FLUX D'ACTIFS VERS LA CAHC

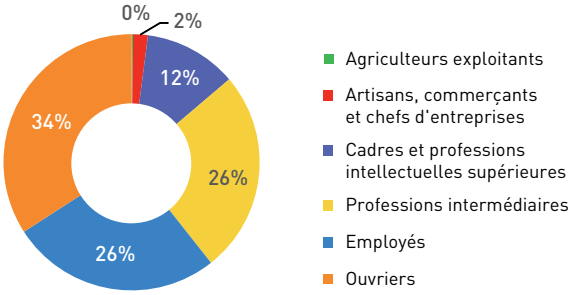
entre 2006 et 2016 en voiture et en transports en commun



60% de ces 4 origines-destinations concernent des ouvriers (34%) et des employés (26%). L'usage quotidien de la voiture lors des déplacements domicile-travail peut avoir un impact plus important sur ces ménages potentiellement plus précaires. Cela est d'autant plus vrai pour des flux de longue distance, comme entre la CABBALR et la CAHC par exemple, pour lesquels il n'existe pas forcément d'alternative compétitive face à la voiture d'un point de vue du temps de parcours.

FLUX DEPUIS CABBALR/CALL/CAD/MEL VERS CAHC

par catégories socio-professionnelles

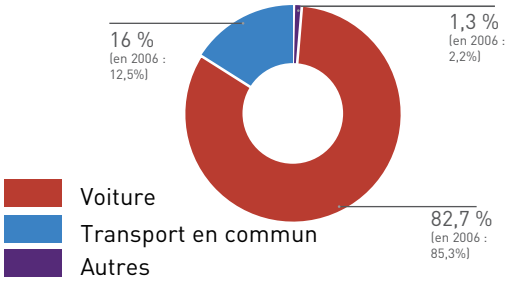


Intensification des flux depuis le SMTAG vers la Métropole Européenne de Lille

Le nombre d'actifs réalisant des déplacements domicile-travail depuis le SMTAG vers la MEL est passé de 26 428 en 2006 à 33 317 en 2016, soit une augmentation de 6 889 actifs (+26%).

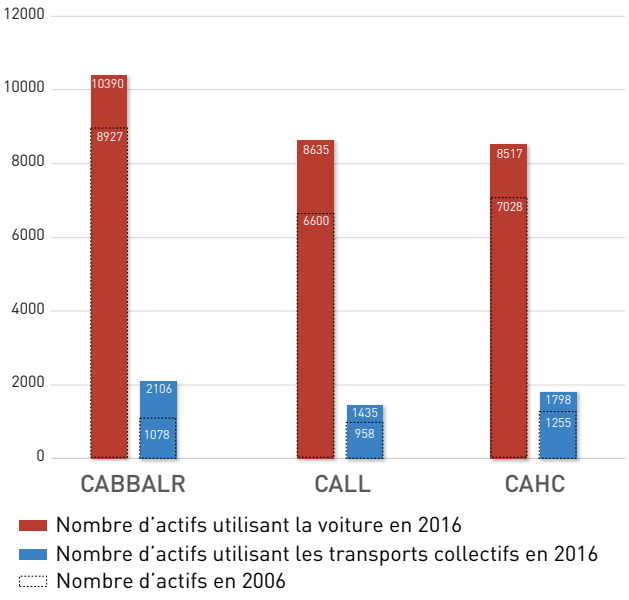
Contrairement à la tendance générale, la part modale de la voiture a baissé concernant les flux depuis le SMTAG vers la MEL, passant de 85,3% en 2006 à 82,7% en 2016. Cette baisse se fait en faveur des transports en commun (via le train essentiellement) qui ont vu leur part modale passer de 12,5% en 2006 à 16% en 2016. Ces chiffres ne doivent pas masquer le fait, qu'en volume, nous observons une augmentation du nombre d'actifs résidant sur le territoire du SMTAG qui utilisent la voiture pour aller travailler sur le territoire de la MEL (+5 000) dans un contexte de forte congestion des axes routiers en heures de pointe.

PARTS MODALES SMTAG VERS LA MEL EN 2016



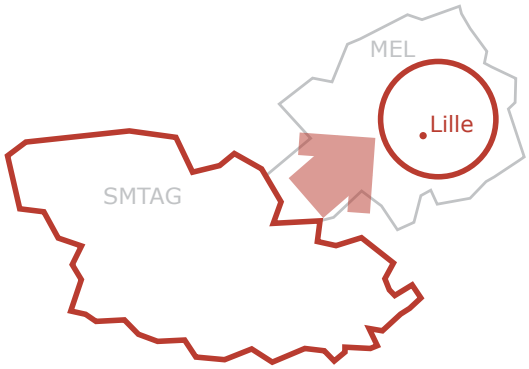
ÉVOLUTION DES FLUX D'ACTIFS VERS LA MEL

entre 2006 et 2016 en voiture et en transports en commun

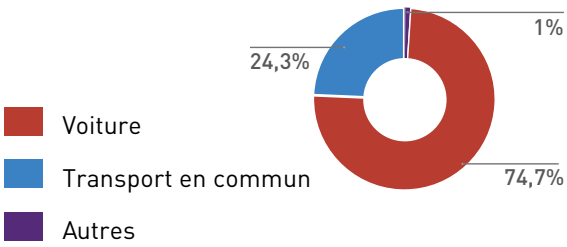


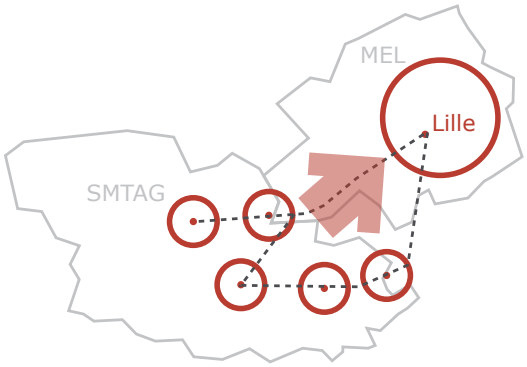
Quel potentiel pour les solutions alternatives à l'usage de la voiture concernant les flux à destination de la MEL ?

Parmi ces flux, quelle part a pour destination le cœur de la MEL, bien desservie par le réseau de transport urbain ? Quelle part a également pour origine une commune située à proximité d'une gare positionnée sur une ligne TER directe à destination de la MEL ?

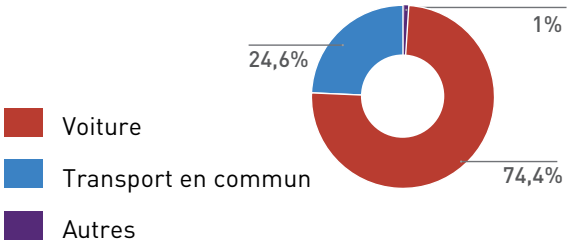


63% des 33 317 actifs qui **résident sur le territoire du SMTAG et se rendent sur la MEL ont pour destination Lille ou une de ses communes limitrophes ou connectées à elle via le métro et le tramway**. La répartition modale concernant ces flux est la suivante :





Parmi les 33 317 actifs du SMTAG qui se rendent sur la MEL, 16 006, soit **48%**, **ont pour origine une commune située à proximité d'une gare et pour destination Lille ou une commune limitrophe ou connectée à elle via le métro et le tramway**. La répartition modale concernant ces flux est la suivante :



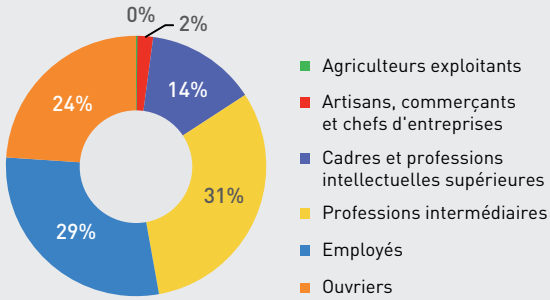
Ces chiffres permettent d'estimer le potentiel de report modal vers le train. Pour se rapprocher du potentiel réel, il faut cependant prendre en compte la capacité actuelle de l'offre TER qui est aujourd'hui proche de la saturation en heures de pointe.

La réponse ne peut venir uniquement d'un report modal massif vers le train mais passera certainement par un panel de solutions parmi lesquelles : le rééquilibrage de l'offre d'emplois entre les territoires, le covoiturage, l'étalement des heures de pointe ou encore le télétravail.

Concernant cette dernière solution, il existe certainement une marge de progression importante parmi les professions intermédiaires et surtout les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui représentent 45% des flux entre le SMTAG et la MEL.

La crise sanitaire que nous venons de vivre a provoqué la mise en place forcée et à grande échelle du télétravail. Dans quelle mesure ces pratiques vont-elles perdurer dans le temps ? Cette période aura-t-elle permis de démontrer que de nouvelles organisations et de nouveaux usages sont possibles ?

FLUX VERS LA MEL
par catégories socio-professionnelles



AULA
AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS

En partenariat avec :

Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

contact@aulartois.fr
03.21.56.11.42
www.aulartois.fr