

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Evaluer le coût du report modal des premiers et derniers kilomètres : le cas de la mobilité des jeunes

Auteur(s) :

Frédéric AUDARD, Maître de conférences, Aix-Marseille Université, frederic.audard@univ-amu.fr

Lionel Kieffer, Ingénieur, CEREMA, lionel.kfr@gmail.com

Valentin PUISTER, Etudiant, Aix-Marseille Université, valentin.puister@etu.univ-amu.fr

Mots-clés :

Report modal, mobilités actives, multi-modalité

Résumé :

Communément admise comme l'un des contributeurs à une meilleure santé mentale et physique, la mobilité active, que ce soit la marche ou le vélo, représente un défi individuel et collectif. Pourtant, elle peine à s'imposer comme mode de déplacement récurrent chez certaines populations (Audard et Al, 2017). Les distances parcourues, de plus en plus importantes, en lien avec l'étalement urbain, apparaissent souvent liées à des choix modaux motorisés (Wiel, 1999). Les mobilités actives pourraient, dans ce contexte, trouver leur place dans des chaînes de déplacements multi-modaux et s'inscrire préférentiellement en début ou en fin de chaîne de déplacements.

Dans le cadre plus large d'une recherche portant sur la mobilité des jeunes en Région PACA, nous avons réalisé une acquisition de données sur les populations en jeunes, en deux temps et à deux échelles. Une première étape, en 2016, nous a amené à interroger 9 600 individus sur leurs pratiques spatiales et leurs habitudes de mobilité. Nous avons ainsi pu faire émerger différents éléments : nous avons d'une part pu évaluer un fort potentiel de report modal sur certains territoires spécifiques ; d'autre part nous avons pu faire émerger les facteurs explicatifs et les leviers d'actions potentiels liés aux mobilités actives.

Dans un second temps, nous avons porté notre attention sur deux territoires spécifiques : Aix-en-Provence et Manosque. Les périmètres enquêtés ont été privilégiés en fonction de leurs profils urbains différenciés et des pratiques de mobilités actives au départ très différents. Nous avons alors mené, dans deux lycées de la Région PACA, des enquêtes exhaustives auprès des élèves. Plus de 3 000 individus ont ainsi été enquêté, tant sur leurs pratiques que sur leur profil ou leurs perceptions.

L'étude de ces populations et de leurs pratiques nous ont amené à considérer à la fois les potentialités de report et leur faisabilité vis-à-vis des perceptions déclarées par les lycéens.

Nous avons donc d'une part étudié les réseaux à disposition de ces populations, à proximité de leur domicile ou de leur lieu d'étude. Nous nous sommes concentré sur les réseaux de transport en commun à une échelle large et les réseaux cyclables et pédestres à une échelle plus fine. Nous avons ainsi pu hiérarchiser différentes solutions de report modal. Par ailleurs, nous avons mené une analyse à l'échelle individuelle des perceptions et préférences déclarées des élèves afin de définir des fonctions d'utilité liées d'une part à la chaîne de déplacement effective, et d'autre part aux différents déplacements potentiels ainsi identifiés. La comparaison de ces différentes répartitions modales (ou multi-modales) nous a amené à hiérarchiser des solutions de report modal, pour chaque individu, en fonction de ses préférences déclarées (figure 1).

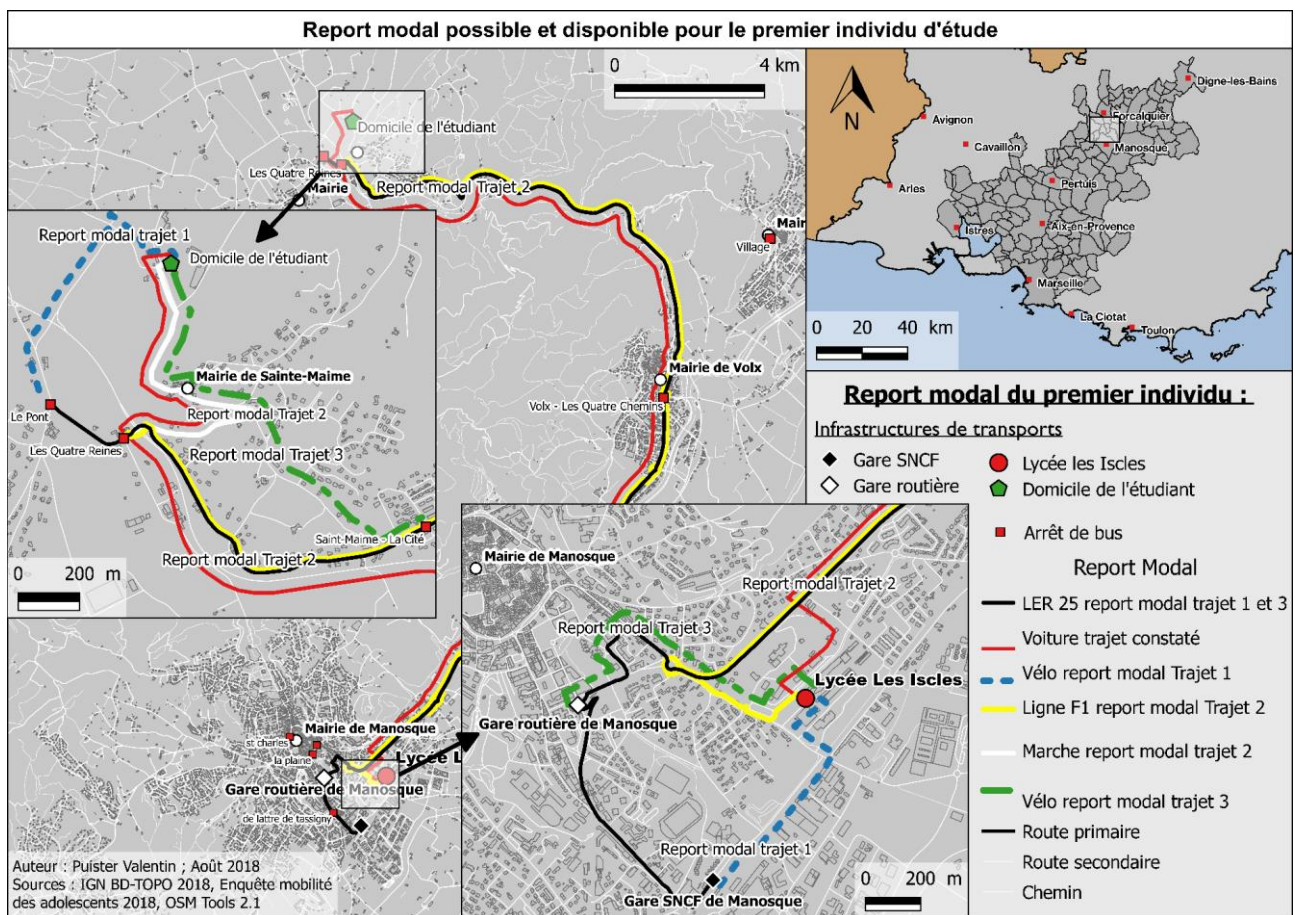


Figure 1 : Report modal proposé pour un lycéen

Nous proposons, à travers cette communication, de vous présenter notre méthode d'acquisition et d'analyse des données de mobilité des lycéens. De plus, nous détaillerons les différents résultats en terme de potentialité de report à une échelle plus globale, montrant les espaces urbains à réaménager en priorité pour permettre une pratique facilitée des mobilités actives.