

# Inégalités D'Accès aux transports en commun DANS LA SARTHE

L'UFC-Que Choisir de la Sarthe  
passe à l'action



UFC-Que Choisir de la Sarthe, Novembre 2024

# CONTEXTE



# LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS NOTRE DÉPARTEMENT, XXX

- ✓ Dans notre département, les transports en commun sont utilisés pour les déplacements domicile-travail pour 7,10 % des trajets, contre 12 % au niveau national en 2021. Cette part a n'a pas évolué entre 2014 et 2020, et augmenté de 0,2 % au niveau national sur la même période.
- ✓ Parallèlement, près de 78,70 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture dans notre département, contre 69,8 % au niveau national. Cette part a augmenté dans notre département 0,50 point, alors qu'elle montre une baisse de 0,4 point au niveau national entre 2014 et 2020.
- ✓ Ainsi, dans notre département près de 85,40 % des ménages possèdent au moins une voiture en 2021, contre 80,9 % au niveau national.

# LES TRANSPORTS EN COMMUN, UNE SOLUTION ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE POUR LA MOBILITÉ LOCALE

- ✓ Au global, les transports émettent 32% des émissions de GES, en augmentation de 5,5% depuis 1990. Plus de la moitié de celles-ci proviennent des voitures particulières.
- ✓ Les transports en commun émettent en moyenne 19gCO<sub>2e</sub>/km contre 162 gCO<sub>2e</sub>/km pour la voiture particulière en 2019.
- ✓ Selon le rapport « Pisani-Ferry/Mahfouz » (2023) , la réduction de la part modale de la voiture au profit des transports en commun et du vélo pourrait permettre d'économiser près de 6 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an (le secteur en émettait 130,5 en 2022).

# MÉTHODOLOGIE



# MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

- ✓ Pour pouvoir étudier le niveau et les inégalités d'accès des consommateurs aux transports en commun dans notre département, l'UFC-Que Choisir a dû mettre en œuvre une méthodologie originale. Elle comprend deux principales étapes.
- ✓ La première consiste à constituer les bases de données nécessaires à cette analyse. Ces données sont de trois types : le réseau de voies, la localisation de la population (et son nombre) et les arrêts de transports en commun présents sur le territoire métropolitain.
- ✓ La seconde à consister à rendre compte de l'accès de la population à ces différents arrêts de transports en commun à pied et à vélo. Pour cela, des zones isochrones, zones géographiques tracées selon un temps de trajet, ont été calculées pour toute la population et les carreaux de population réaffectés à des communes, et par prolongement à des départements, pour pouvoir présenter les résultats selon ces limites administratives.

# RASSEMBLER LES DONNÉES NÉCESSAIRES

- ✓ S'agissant du réseau de voies, nous nous sommes basés sur celui d'*OpenStreetMap*, en nous concentrant sur les voies routières qui peuvent être empruntées à pied ou à vélo.
- ✓ Pour le recensement et la cartographie de la population, nous nous sommes appuyés sur les données carroyées (carreaux de 200 mètres) publiées par l'INSEE. Cette maille géographique est adaptée au calcul de l'accès à pied à une localisation.
- ✓ Pour les arrêts de transport, nous avons référencé les arrêts de bus, les arrêts de tramways, les arrêts de métros, ainsi que les gares dédiées aux transports ferrés quotidiens, à savoir : gare RER, de trains de banlieue et gare de voyageurs accueillant des TER à partir de la base publique officielle ([transport.data.gouv](http://transport.data.gouv.fr)) et d'*OpenStreetMap*. A noter, il nous a été impossible de garantir l'exhaustivité des arrêts de bus du fait des carences de la source officielle présentant les points d'arrêts de transports. La présence de ces informations sur la base de données officielle repose sur les données statiques que les autorités organisatrices de la mobilité doivent légalement transmettre (ou dont elles doivent déléguer la transmission). Les cartes et chiffres que nous produisons provenant en grande partie de cette base de données, la

# CALCULER L'ACCÈS DE LA POPULATION AUX TRANSPORTS EN COMMUN

- ✓ Pour déterminer la population ayant accès à chaque arrêt de transport dans un rayon de dix minutes à pied ou à vélo selon le type d'arrêts étudiés, il est nécessaire de définir des zones isochrones autour de chaque arrêt de transport. La durée de 10 minutes est celle couramment utilisée dans les études portant sur l'accès aux transports en commun.
  
- ✓ Le principe est d'attribuer un temps de parcours à chaque voie basée sur le mode de déplacement retenu (pied ou vélo). Les vitesses utilisées sont les suivantes :
  - 4,7 km/h pour la marche
  - 15 km/h pour le vélo
  
- ✓ Les cartes produites présentent l'accès géographique aux arrêts de transport en commun et ne prennent ainsi pas en compte la fréquence des services de transport proposés ou encore leur ponctualité.

# L'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN DANS NOTRE DÉPARTEMENT

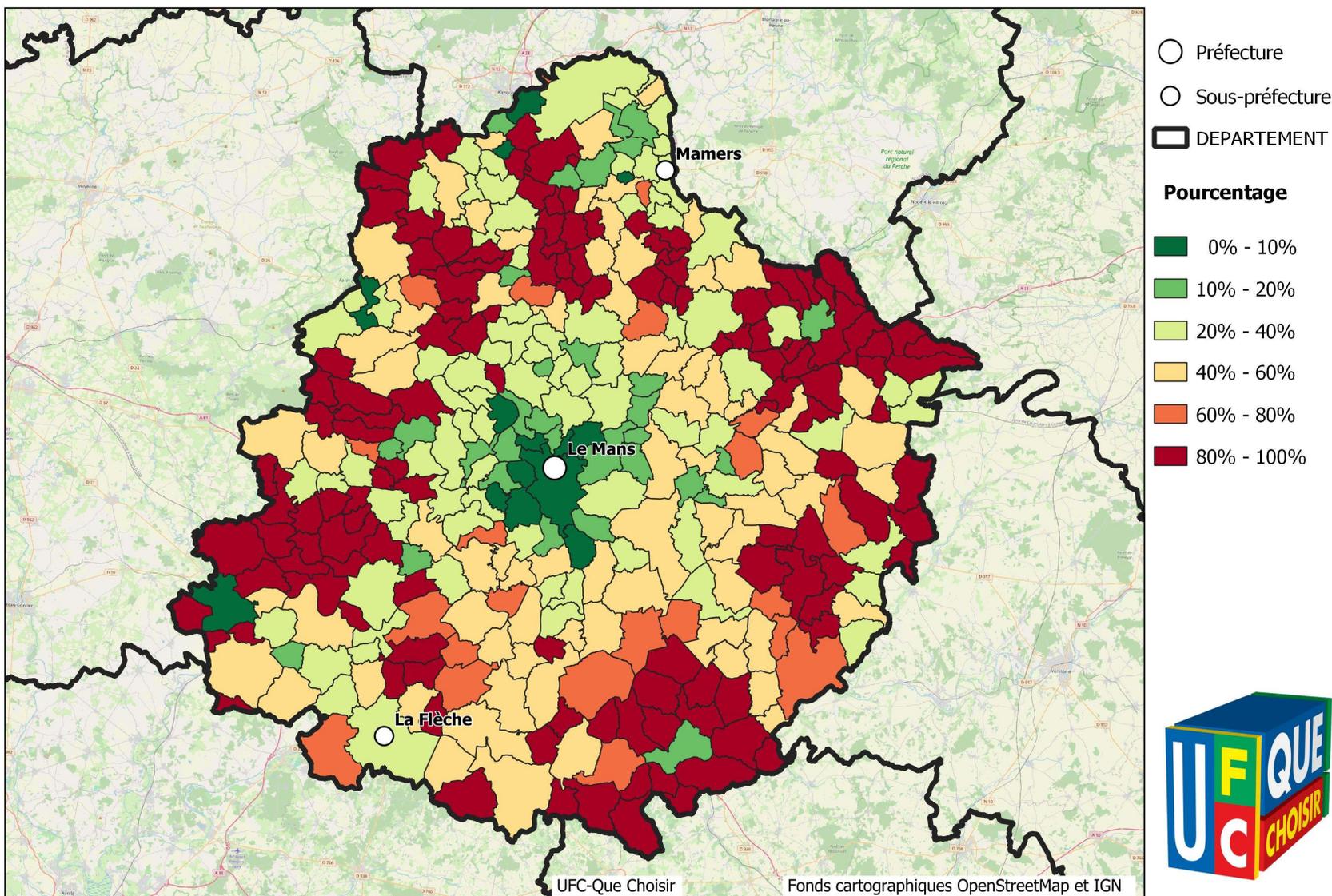


# ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN À PIED

- ✓ Dans notre département, 170 488 personnes n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun à moins de dix minutes à pied de leur domicile, soit 30,9 % de la population, contre 17,4 % à l'échelle nationale.
- ✓ Sur les 354 communes que compte le département, 181 montrent près de 50 % de leur population sans accès à un arrêt de transports en commun et 172 communes ne comportent aucun arrêt de transports en commun.
- ✓ A l'inverse, près de 14 communes voient plus de 90 % de leur population ayant accès à un arrêt de transports en commun.

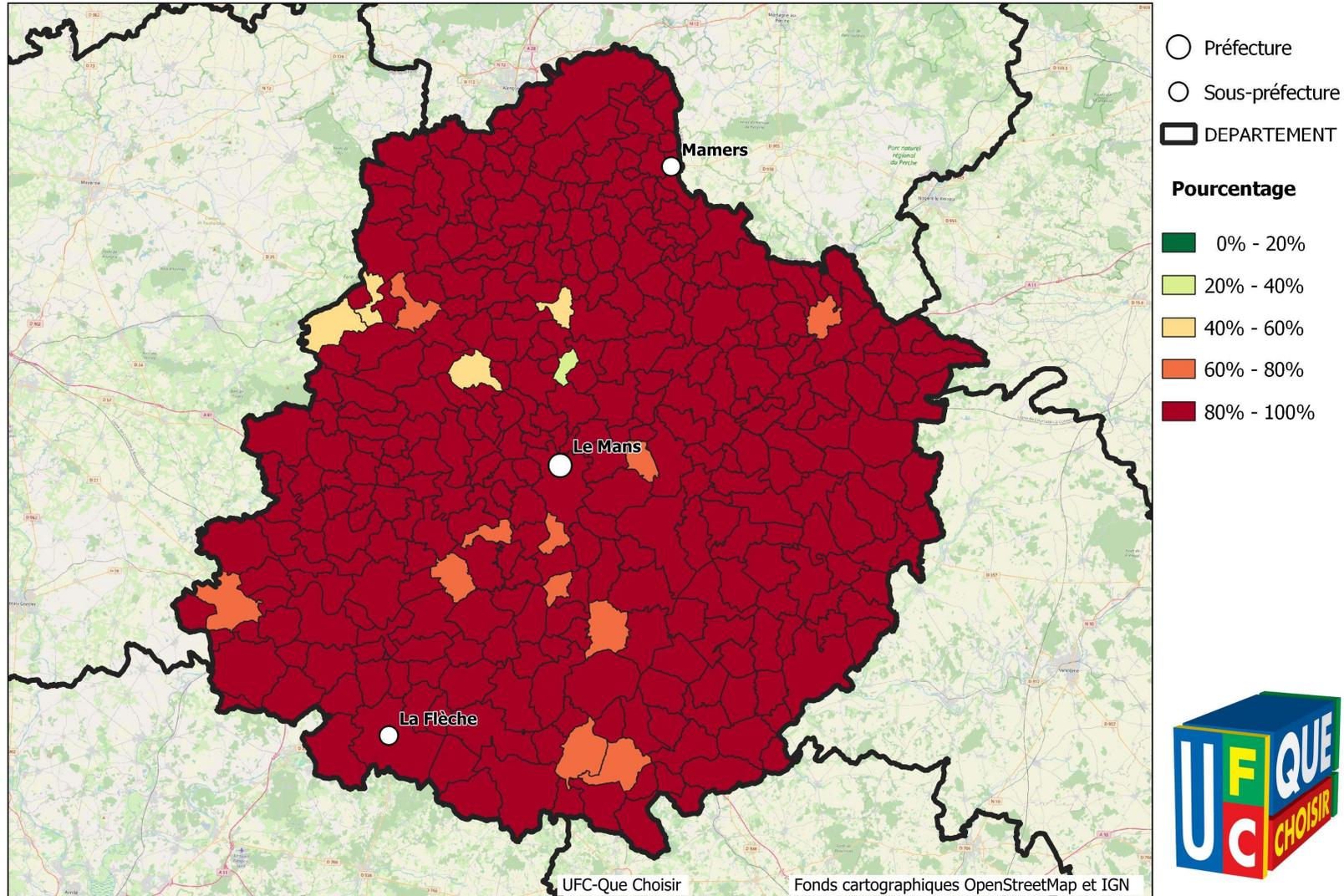
# ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN À PIED

Sarthe : part de la population à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun



# ACCÈS AUX TRANSPORTS FERRÉS EN

**C** Sarthe : part de la population à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport ferré

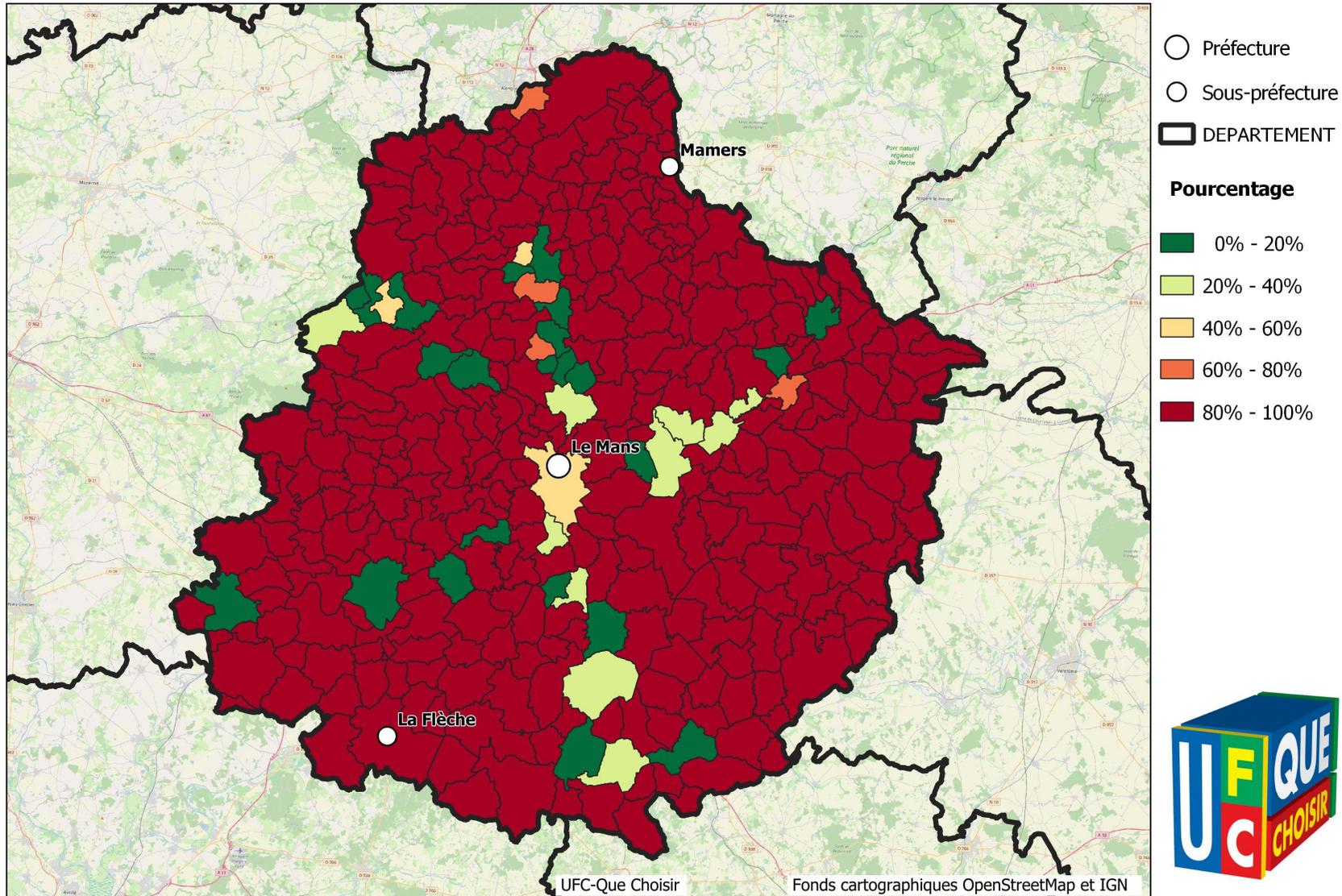


# ACCÈS AUX TRANSPORTS FERRÉS EN COMMUN À PIED

- ✓ Dans notre département, 524 293 personnes n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun ferré à moins de dix minutes à pied de leur domicile, soit 95,1 % de la population, contre 85,3 % à l'échelle nationale.
- ✓ Dans près de 351 communes, soit 99,2 % , près de 50 % de la population n'a pas accès à un arrêt de transports en commun ferré et 326 communes ne comportent aucun arrêt de transports en commun ferré.

# ACCÈS AUX TRANSPORTS FERRÉS EN

**C Sarthe : part de la population à plus de 10 minutes à vélo d'un arrêt de transport ferré**



# ACCÈS AUX TRANSPORTS FERRÉS EN COMMUN À VÉLO

- ✓. En prenant en compte la possibilité d'une multimodalité consistant à accéder à une gare en utilisant un vélo, on constate que ce sont encore 395 464 personnes qui n'ont pas accès à un arrêt de transports en commun à moins de dix minutes à vélo de leur domicile dans notre département, soit 71,7 % de la population, contre 52,7 % à l'échelle nationale.
- ✓ Dans près de 319 communes, près de 50 % de la population n'a pas accès à un arrêt de transports en commun ferré à vélo.
- ✓ A l'inverse, seules 9 communes voient plus de 90 % de leur population ayant accès à un arrêt de transports en commun ferré à vélo.

# SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

	Part de la population sans accès (%)	Nombre de personnes concernées
Accès aux transports en commun à moins de 10 minutes à pied	30,9	170 488
Accès aux transports en commun ferrés à moins de 10 minutes à pied	95,1	524 493
Accès aux transports en commun ferrés à moins de 10 minutes à vélo	71,7	395 464

# CONCLUSION

- ✓ Notre analyse montre qu'il est illusoire de considérer que les transports en commun sont actuellement une alternative aux transports individuels dans notre département. Pour qu'ils puissent constituer une véritable alternative à la voiture, la première condition est leur déploiement plus large à travers un choc d'offre permettant d'avoir l'accès à un arrêt à proximité de son domicile. L'intermodalité entre vélo et transport en commun ferrés est également une véritable voie d'action, au vu d'une part significative de la population ayant accès à une gare actuellement. Théoriquement seulement, car cette pratique de mobilité est freinée par l'absence ou la non-qualité des infrastructures cyclables.
- ✓ L'attractivité des transports en commun dépend également de leur qualité, en particulier en matière de fréquence, de fiabilité et de conditions de voyage. Qualité qui n'est aujourd'hui pas au rendez-vous dans les cas des transports express régionaux, comme l'UFC-Que Choisir a pu le mettre en avant à plusieurs reprises.

# LES DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR LA SARTHE



# DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR LA SARTHE

Face aux constats dressés, l'UFC-Que Choisir de la Sarthe appelle à une refonte de la politique de mobilité permettant le développement d'une mobilité durable et équitable passant par :

- ✓ Des investissements ambitieux dans les réseaux de transports en commun pour assurer une offre de qualité au-delà des seules zones urbaines afin de réduire la dépendance à la voiture ;
- ✓ Une refonte du financement des autorités organisatrices des mobilités locales (AOML) leur garantissant les ressources nécessaires pour le développement des transports en commun, en particulier en zones rurales et périurbaines ;
- ✓ Une révision des règles d'aménagement du territoire qui soit basée sur l'intégration des transports en commun aux décisions d'urbanisme, en lien avec les besoins de logement, pour favoriser une réelle inclusion territoriale.

En outre, dans l'objectif de décrire encore plus finement les réalités auxquelles sont confrontées les consommateurs sur l'accès aux transports en commun, nous demandons une fiabilisation des données officielles de localisation des arrêts de transports en commun et qu'elles prennent en compte les aspects qualitatifs de l'offre (fréquence, ponctualité...).