



HAL
open science

Le Transit-Oriented Development, un urbanisme axé sur les transports en commun, intégrant les micro-mobilités émergentes. Une investigation sur les trottinettes personnelles en intermodalité, dans la région Hauts-de-France

Dylan Moïnse

► **To cite this version:**

Dylan Moïnse. Le Transit-Oriented Development, un urbanisme axé sur les transports en commun, intégrant les micro-mobilités émergentes. Une investigation sur les trottinettes personnelles en intermodalité, dans la région Hauts-de-France. (Post-)Doctoriales AME 2021, Nov 2021, Le Croisic, France. pp.1. halshs-03507519

HAL Id: halshs-03507519

<https://shs.hal.science/halshs-03507519v1>

Submitted on 11 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT, OU UN URBANISME EN LIAISON AVEC LES TRANSPORTS EN COMMUN, INTÉGRANT LES MICRO-MOBILITÉS ÉMERGENTES.

Une investigation sur les trottinettes en intermodalité, dans la région Hauts-de-France.

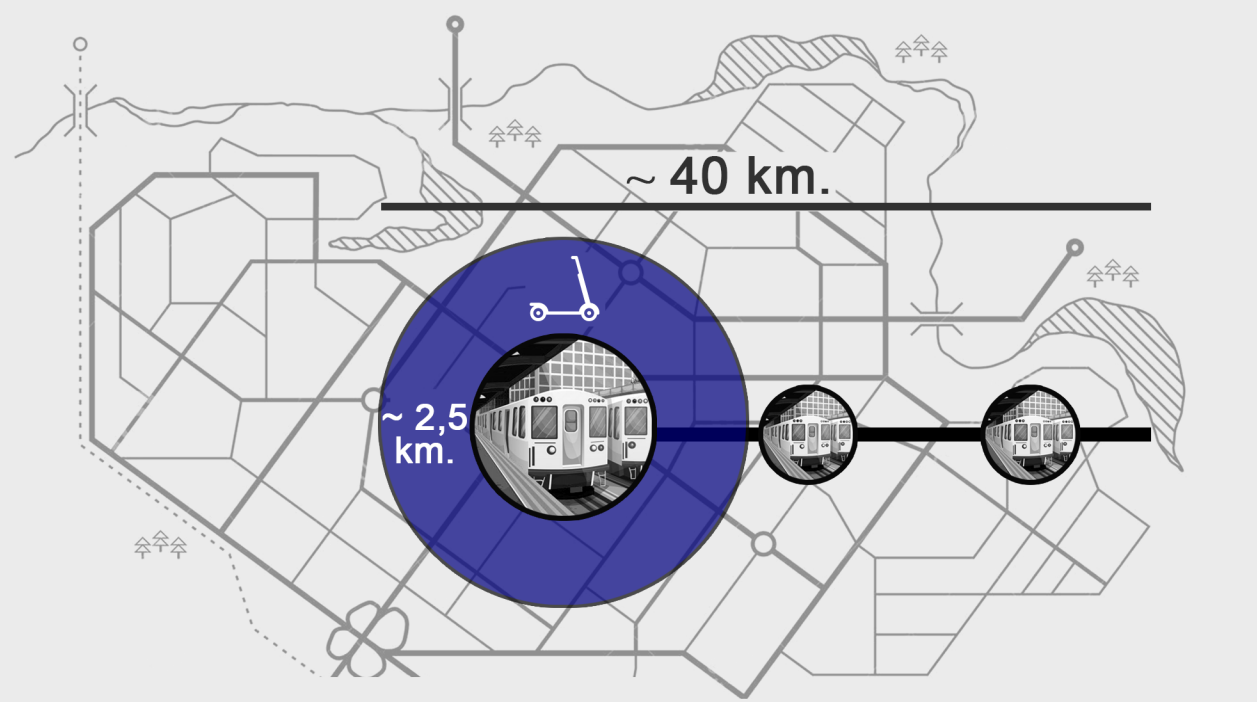
Introduction

Le *Transit-Oriented Development* (TOD) est un modèle de développement urbain qui promeut des **pratiques de mobilité alternatives** à l'usage de la voiture particulière (V.P.) par l'**urbanisme** (Homem, 2020, p. 112) : dans la pratique, il prend la forme de stratégies d'action vouées à privilégier la **densité**, la **mixité** et le **design** (TCRP, 2008). Ce modèle urbain repose sur l'aménagement d'une zone circulaire à destination des **piétons**, d'un rayon de 600 mètres, dont le centre est occupé par une **station de transport collectif** (T.C.), même si ce concept se décline en fonction de contextes variés (Stransky, 2019, p. 34).

Néanmoins, l'efficacité du TOD est remise en question par le fait que le réseau de transports publics ne dispose pas de tous les **avantages de flexibilité** que peut apporter l'automobile (Héran, 2015, p. 209).

De sorte à remédier à l'**éloignement des stations** du fait de formes urbaines étalées, ainsi qu'aux **barrières physiques et sociales** du vélo combiné, des **pratiques intermodales** - associant les transports publics et la **trottinette** - émergent (Kostrzewska et Macikowski, 2017, p. 4). Ce phénomène représente une **opportunité** pour appliquer le TOD au-delà du quartier de gare conventionnel (Oeschger et al., 2020, p. 2).

Portée moyenne de la trottinette électrique à usage personnel



Réalisation : Moïnse, 2021; sur Photoshop
Source : travaux de recherche en cours sur la région PACA

Conclusion

FORCES

- ❌ Portées en rabatement et en diffusion accrues
- ❌ Complète le **profil des usagers** cyclistes
- ❌ **Similarités** avec les représentations des V.P.
- ❌ Solution de mobilité **compacte, flexible** et relativement **peu coûteuse**

FAIBLESSES

- ❌ Mode *a priori* **urbain** et dépendant d'itinéraires vélo
- ❌ Report modal à double tranchant : **concurrence les modes actifs**
- ❌ Ne semble **pas adapté** à tous les **usages et motifs**
- ❌ **Représentations négatives** de la part des acteurs

OPPORTUNITÉS

- ❌ **Attractivité** du réseau T.C.
- ❌ Offre de mobilité **diversifiée** selon les usages
- ❌ **Potentiel de report modal** sur de longues distances
- ❌ Davantage de **territoires TOD compatibles** (types de tissus et de T.C.)

MENACES

- ❌ Adoption **marginale** en dehors des centres urbains
- ❌ **Bilans carbone et sanitaire** (sédentarité) **négatifs**
- ❌ **Usage segmenté/bigarré** en fonction des besoins
- ❌ **Régulation** complexe et peu lisible

Dylan MOINSE

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

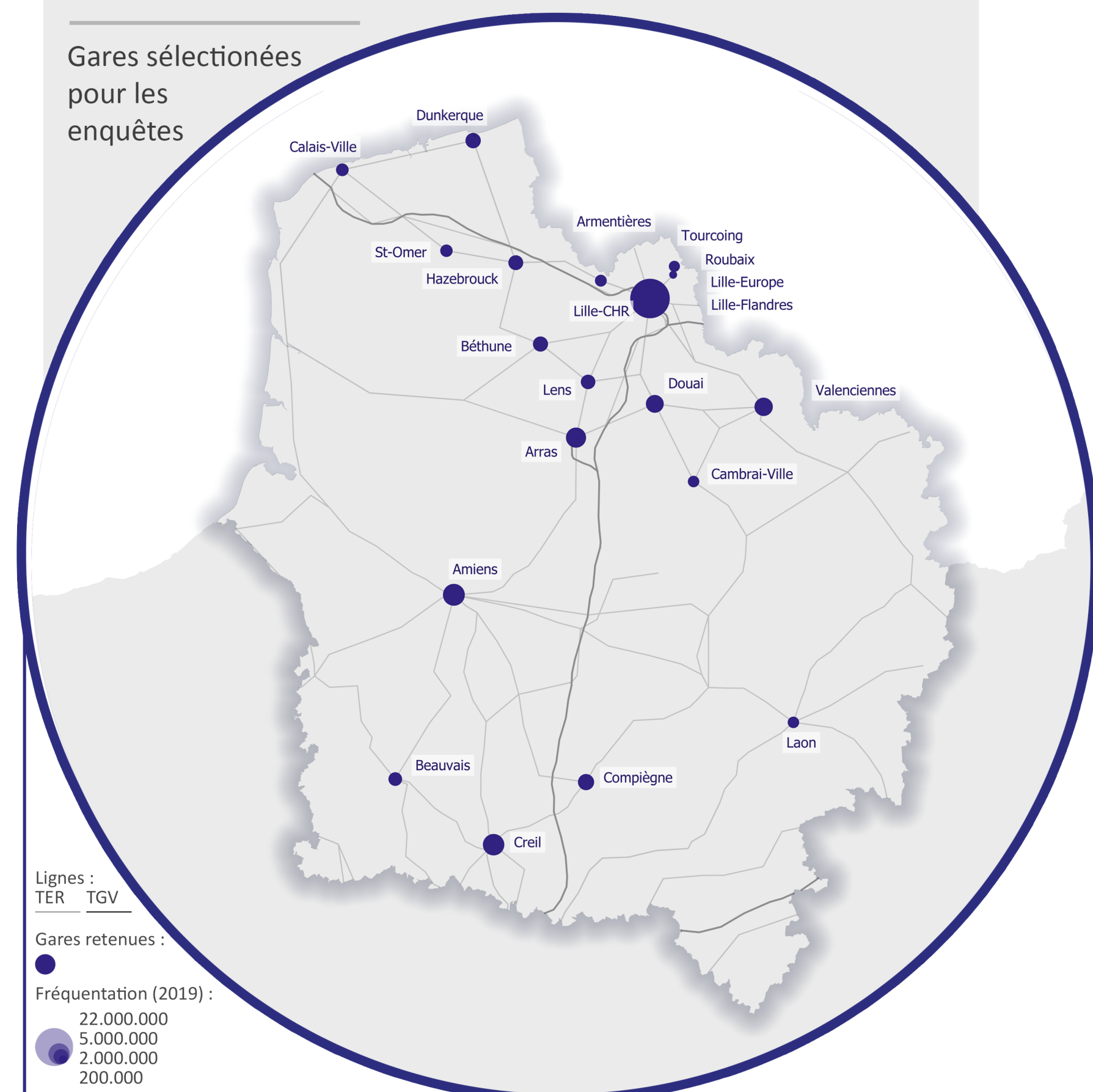
Sous la direction d'Alain L'HOSTIS

Co-financement (Univ. Eiffel et Région Hdf) : Novembre 2020 - 2023

Méthodologie

- ❌ **Comptage** des descentes de passagers (modes de diffusion embarqués)
- ❌ **Questionnaires** en face-à-face dans les stations de transport en commun
- ❌ **Observation participante** (suivi) et entretiens semi-directifs auprès d'usagers
- ❌ **Scénarios** (prospection) à travers l'outil de modélisation *MATSim* (collaboration)

Gares sélectionnées pour les enquêtes



Lignes :
TER TGV
Gares retenues :
Fréquentation (2019) :
22.000.000
5.000.000
2.000.000
200.000
Réalisation : Moïnse, 2021; sur QGIS et Illustrator
Sources : Geo Data, OpenData Hdf et Ressources.data.SNCF

Bibliographie

- Héran, F., 2015, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Poche / Essais, La Découverte, 256 p.
- Homem de Almeida Correia, G.; Ibraeva, A.; Cecilia, S.; Pais Antunesa, A., 2020, *Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, n°132, p. 110-130, DOI: 10/ggw578.
- Kostrzewska, M.; Macikowski, B., 2017, *Towards Hybrid Urban Mobility: Kick Scooter as a Means of Individual Transport in the City*, IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, n°245
- Oeschger, G.; Carroll, P.; Caulfield, B., 2020, *Micromobility and public transport integration: The current state of knowledge*, Transportation Research Part D: Transport and Environment, n°89, DOI: 10/gkzn9h
- Stránský, V., 2019, *Périurbain et Transit-Oriented Development : un couple invraisemblable ?*, Flux, n°115, 1, p. 33-57, DOI: 10.3917/flux.1.115.0033.
- TCRP, 2008, «Effects of TOD on Housing, Parking, and Travel», *Transit Cooperative Research Program*, Rapport n°128, 58 p.