

Trajets domicile travail

Étude de la mobilité quotidienne des actifs en Normandie



Édito

Nous adoptons, tous au quotidien, des modes de déplacements diversifiés suivant les situations, choix qui sont opérés en fonction d'une multitude de facteurs, parmi lesquels l'éloignement, le coût des différents modes de transport, leur confort, leur rapidité et leur commodité. L'offre à disposition est déterminante pour ces choix, qui sont également fortement influencés par les habitudes plus ou moins ancrées dans nos comportements. Dans le contexte actuel de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air, les politiques publiques visent désormais une réduction de l'usage individuel de la voiture. La caractérisation de la mobilité constitue le préalable à la réflexion sur les moyens d'atteindre cet objectif.

Plusieurs outils existent : l'Observatoire Normand des Déplacements (ONDE) et différentes études menées en interne ou en collaboration avec d'autres organismes (CEREMA, INSEE, bureaux d'études...). Les enquêtes déplacements, effectuées pour les collectivités et suivies par le CEREMA, constituent de bons exemples et permettent de couvrir tous les motifs et tous les modes de déplacements. Cependant, de telles enquêtes sont restreintes sur un périmètre donné. Seules les données fournies par les recensements de l'INSEE couvrent tout le périmètre de la région.

La DREAL a donc décidé de réaliser une étude centrée sur un seul motif de déplacement à l'échelle de la Normandie. En exploitant les données du recensement effectué par l'INSEE en 2007, une analyse des trajets domicile-travail des actifs hauts-normands a été produite en 2012. Elle consistait à caractériser les flux entrants et sortants à l'échelle des SCoT.

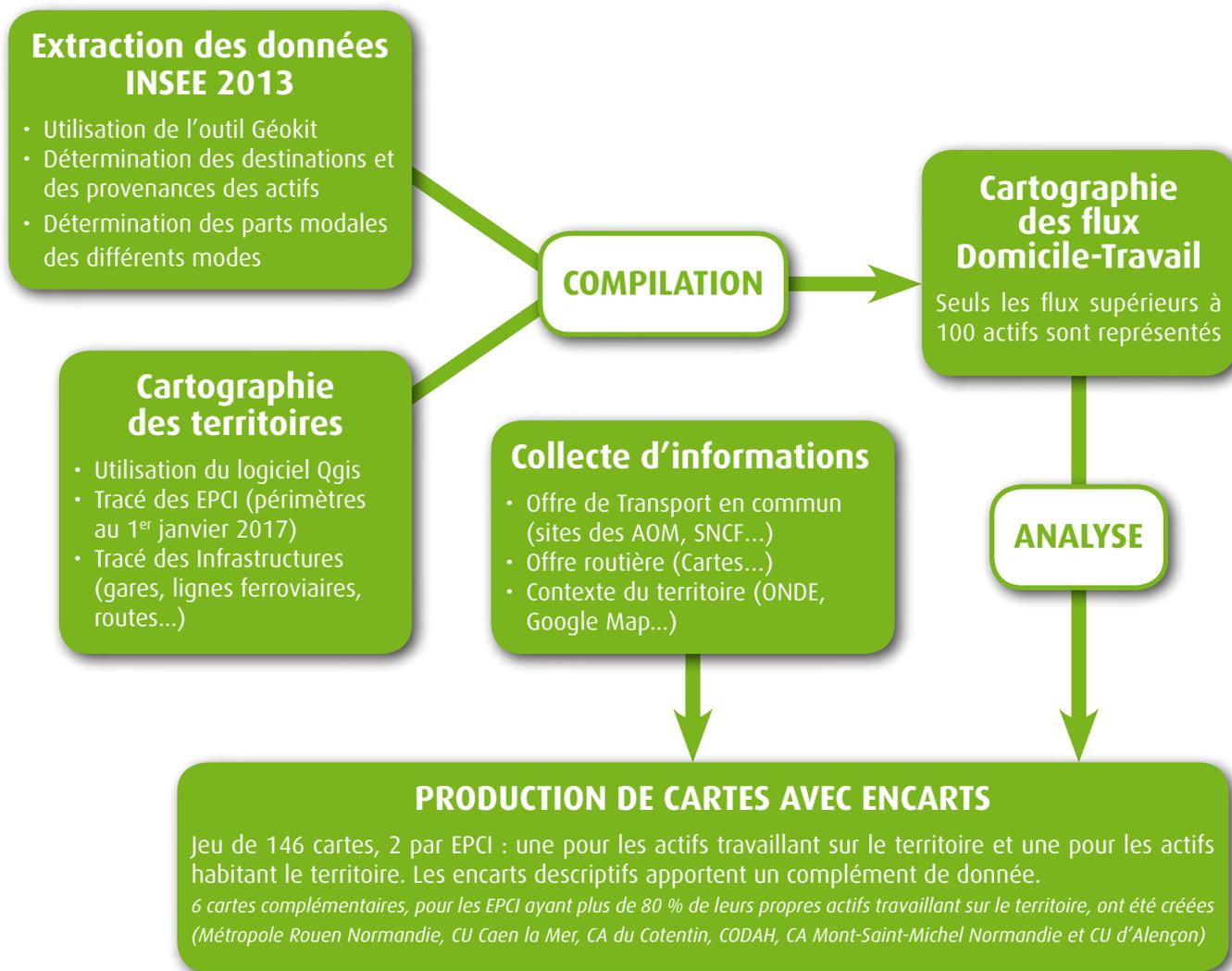
Le délai écoulé depuis lors et les derniers changements institutionnels (fusion des régions et des EPCI) ont rendu nécessaire une actualisation de cette étude. La zone d'analyse a donc été élargie à l'ensemble de la Normandie et s'est faite à l'échelle des nouvelles intercommunalités grâce aux données INSEE 2013 (millésime accessible au démarrage de l'étude, début 2017).

Ce troisième numéro du Micro-ONDE permet ainsi d'introduire l'étude des flux domicile-travail normands finalisée en ce début d'année 2018. Cette étude permettra notamment d'appuyer plus efficacement les collectivités dans leurs projets d'urbanisme et de mobilités.

Bonne lecture.

Patrick BERG,
Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Méthodologie



Dans un premier temps, l'étude permet de faire un état des lieux de la mobilité (pour le motif domicile-travail) des actifs en Normandie.

Les relations entre les territoires sont mises en exergue et permettent de mettre en évidence pôles d'activité, périurbanisation, zones rurales...

Les parts modales, elles, sont un indicateur de l'attractivité de l'offre de transport en commun et des infrastructures.

L'étude rend possible la connaissance des territoires à l'échelle de bassins de vie (EPCI). Cela est utile à l'évaluation des politiques d'aménagement des territoires, que ce soit dans son volet urbanisme ou dans son volet transports.

Plus concrètement, les cartes sont de bons outils de communication plus lisibles qu'une liste de nombres ou un tableau. Elles seront, par exemple, utilisées par la DREAL pour compléter les avis et PAC sur documents d'urbanisme.

Les Flux Domicile-Travail à l'échelle de la Normandie

Des enjeux liés à la mobilité des actifs normands de natures diverses

Les trois grandes agglomérations, Rouen, Caen et Le Havre, regroupent une grande partie de la population et des emplois. Ces villes denses sont le lieu d'une mobilité urbaine qui entraîne une politique des déplacements spécifique s'appuyant, par exemple, sur des projets d'infrastructures routières (contournement est de Rouen par exemple), un réseau de transports en commun urbain, une organisation du stationnement...

Ces politiques doivent être particulièrement réfléchies car ces pôles concentrant une forte activité sont à l'origine d'un phénomène de périurbanisation générateur de flux importants d'actifs aux heures de pointe entraînant des congestions routières, donc une augmentation des temps de parcours et de la pollution, et donc une dégradation de la qualité de vie.

D'autres pôles d'emploi et de population connaissent, dans une moindre mesure, ces questionnements. Ils sont très souvent Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et possèdent la compétence transport. À la suite de la loi NoTRE, depuis janvier 2017, le périmètre des AOM s'est

La Normandie compte plus de 1 300 000 actifs. 94 % d'entre eux travaillent dans la région et utilisent différents modes de déplacement afin d'effectuer leurs trajets domicile-travail :

- voiture personnelle en grande majorité (79 %),
- marche (7 %),
- transports en commun (6 %),
- pas de transport (5 %)
- deux roues (3 %)...

élargi à l'ensemble des Communautés d'Agglomération et des Communautés Urbaines. Elles couvrent donc une plus grande partie du territoire de la région. La Normandie compte 25 RTAOM (périmètre sur lequel s'exerce la compétence de l'AOM).



▲ Quais de la gare de Rouen rive droite

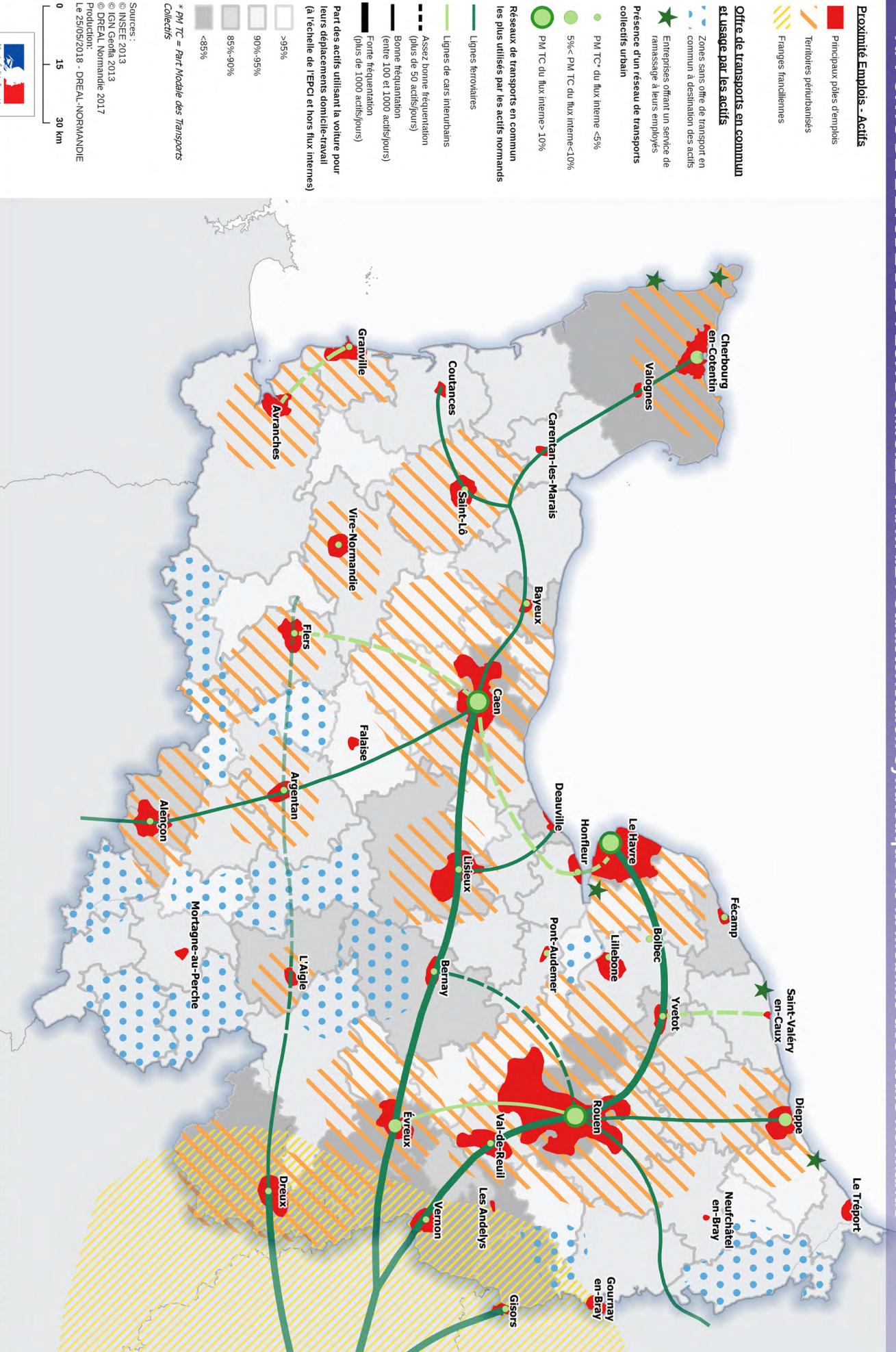
Les secteurs ruraux présents dans l'Orne, la Manche, le sud-est de l'Eure, le sud du Calvados et le nord-est de la Seine-Maritime sont confrontés à d'autres problèmes. La faible densité de ces territoires rend, par exemple, l'organisation de lignes interurbaines structurantes et soutenables compliquée. La population, qui y est vieillissante, est donc captive de la voiture.

La Normandie est limitrophe de l'Île-de-France et le sud-est de la région appartient aux franges franciliennes. De nombreux actifs navetteurs effectuent quotidiennement de longs trajets vers Paris. Pour répondre à cette demande, une offre de transport collectif spécifique, s'appuyant sur le ferroviaire et très fréquentée par ces actifs, a été mise en place.

Une offre normande en transport collectif diversifiée mais hétérogène en qualité :

- 117 gares et haltes ferroviaires, 5 lignes de TET, 19 axes de TER, 2 lignes de Transilien
- 13 lignes d'autocars régionales (dont 6 en soutien des TER)
- 5 réseaux de cars interurbains (compétence transférée des départements à la région le 1^{er} janvier 2017)
- 25 réseaux de transports urbains
- une carte les référençant peut être trouvée sur l'atlas DREAL Normandie

APPORTS DE L'ÉTUDE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL : Caractérisation synthétique de la mobilité des actifs normands

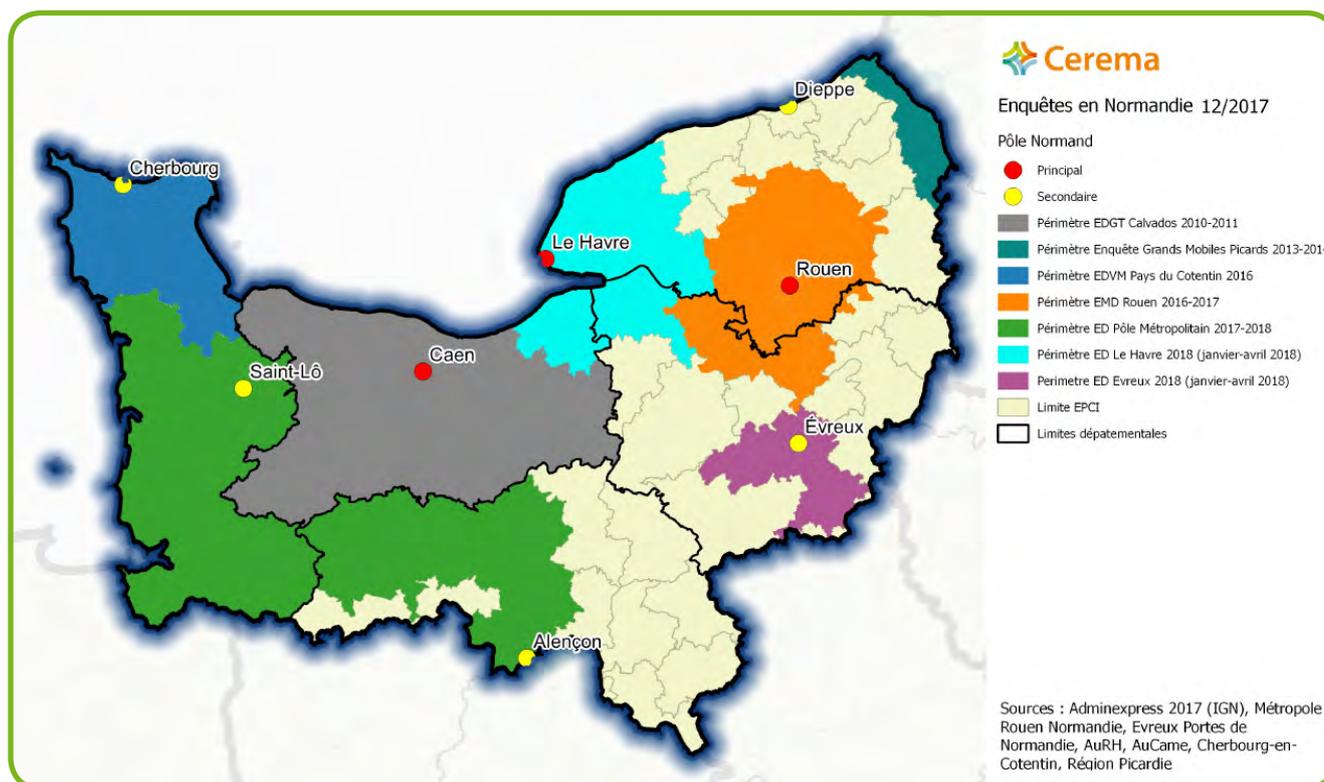


L'étude des flux domicile-travail a pu apporter de nombreuses informations concernant les déplacements des actifs normands. Les acteurs de la mobilité pourront s'appuyer sur le travail effectué et sur ses actualisations. D'autres travaux seront en mesure de palier les biais de l'étude. Les enquêtes déplacements (passées, en cours et à venir) qui analysent toutes catégories de population, tous motifs et l'intermodalité couvriront bientôt une grande partie du territoire (cf. carte ci-dessous). À ce jour, les données de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de Rouen sont en cours d'analyse et les Enquêtes Déplacements (ED) du Havre et d'Évreux sont en phase de réalisation. En ce qui concerne l'offre de transport en commun, une étude en cours, confiée au Cerema, s'attachera à caractériser le niveau de desserte en transport collectif en Normandie, commune par commune. Elle permettra d'objectiver dans le détail et de comparer l'offre de transport en commun proposée aux habitants.



source : © Laurent Mignaux/Terra

▲ Vélo pliant en circulation en ville



Ministère de la Transition écologique et solidaire
 Direction Régionale de l'Environnement,
 de l'Aménagement et du Logement de Normandie
 Cité Administrative - 2, rue Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex
 Tél : 02 35 58 53 27

