

aurh
AGENCE
D'URBANISME
LE HAVRE
ESTUAIRE DE LA SEINE

Cahier de la mobilité

Février 2021

#1

LES DÉPLACEMENTS DANS LA COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE

Quelles sont leurs pratiques quotidiennes de déplacement des habitants de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ? Quels modes de transport utilisent-ils ? Combien de temps consacrent-ils à se déplacer par jour ? Pourquoi se déplacent-ils ? Jusqu'où se déplacent-ils pour travailler?...

Autant de questions auxquelles répond l'enquête Déplacements Grand Territoire menée en 2018 par la communauté urbaine. Cette démarche a pour but de quantifier, qualifier et ainsi comprendre les pratiques de déplacements des habitants un jour de semaine ouvré dans les 54 communes de la communauté urbaine et dans les territoires limitrophes (bassin de vie du Havre).

Les résultats sont des indicateurs précieux pour aider la communauté urbaine, compétente en matière de mobilité, à définir sa politique de déplacement : adaptations des réseaux existants, nouveaux besoins, amélioration des liaisons entre le centre de l'agglomération et la périphérie, articulation avec les projets urbains.

Note : Cette enquête a été menée avant la crise sanitaire de la Covid-19. Les effets de cette crise feront l'objet d'analyses spécifiques dans les prochaines études.

Méthodologie

L'enquête a été réalisée entre janvier et mai 2018 selon une méthode mixte développée par le Cerema qui allie enquêtes réalisées en face-à-face et par téléphone.

Ainsi, sur l'ensemble du territoire de l'EDGT, 5 333 ménages ont été enquêtés soit 11 531 personnes interrogées au total ; parmi eux 63 % habitaient la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Le questionnaire utilisé est identique à toutes les EDGT menées en France et permet en cela les comparaisons entre agglomérations notamment. Il porte sur tous les déplacements effectués la veille de l'entretien. Chaque déplacement effectué est renseigné sur son origine, sa destination, son motif et le moyen de transport utilisé…

La précédente enquête datait de 2007. Depuis, la mise en service du tramway fin 2012, le nouveau réseau bus et les nouveaux services associés ont changé l'organisation du territoire en matière de mobilités. Pour mesurer les changements de comportement, une nouvelle enquête s'imposait.

L'URBAIN DENSE CAPTE L'ESSENTIEL DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE HAVRAISE

Les caractéristiques de la mobilité des habitants de la CU Le Havre Seine Métropole

LES DÉPLACEMENTS

- **Plus de 950 000 déplacements** un jour de semaine ouvré
- 80 % en zone urbaine dense
- 20 % en 1re et 2e couronnes (pour origine et/ou destination)

50 000 déplacements quotidiens de la périphérie vers l'urbain dense

LES CARACTÉRISTIQUES

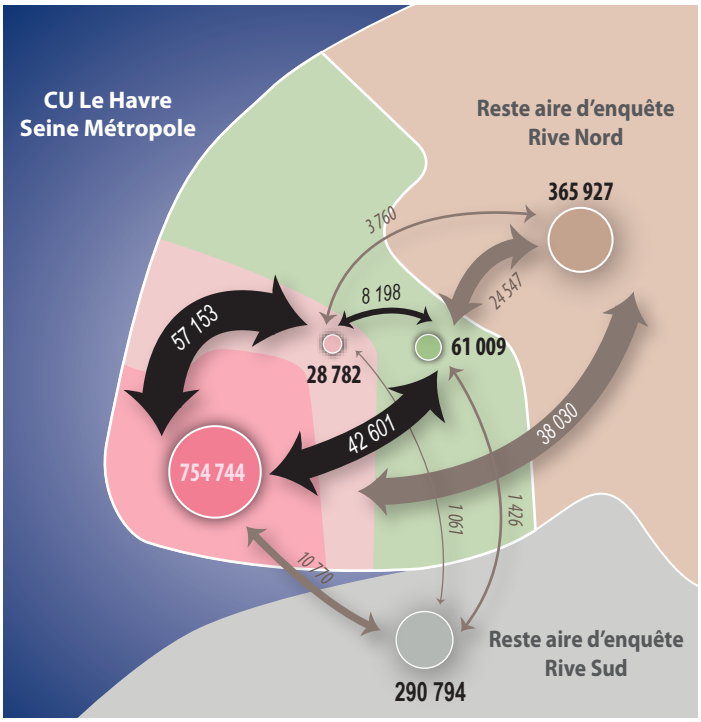
- **15 minutes** : durée moyenne d'un déplacement
- **58 minutes** : temps moyen consacré chaque jour aux déplacements (de 49 à 67 minutes selon le secteur de résidence)
- **25 km** : distance moyenne parcourue par jour (de 14 à 44 km selon le secteur de résidence)

3,9 déplacements[1] par jour et par personne en 2018 contre 4,1 en 2007

Entre 2007 et 2018, la population la moins mobile a progressé (personnes âgées, actifs inoccupés) expliquant une baisse générale du nombre de déplacements et la diminution de la mobilité des habitants

Le budget temps accordé aux déplacements varie peu selon le lieu de résidence de la population au contraire de la distance parcourue journellement.

Les déplacements tous modes un jour de semaine entre grands secteurs enquêtés



Autres territoires d'enquête

- **Rive Nord** : communes des intercommunalités de l'Agglomération Fécamp Caux Littoral, Campagne de Caux et Caux Seine Agglo
- **Rive Sud** : communes des intercommunalités du Pays de Honfleur-Beuzeville, Roumois Seine et de Pont-Audmer / Val de Risle

Le Havre Seine Métropole

- **2e couronne** : communes restantes de la communauté urbaine
- **1re couronne** : Octeville-sur-Mer , Fontaine-la-Mallet, Cauville-sur-Mer, Manéglise, St-Martin-du-Manoir, Épouville, Gainneville, Rogerville, Mannevillette, Rolleville, ND-du-Bec, Fontenay
- **Urbain dense** : Le Havre, Sainte-Adresse, Montivilliers, Harfleur, Gonfreville-l'Orcher

Échanges entre deux secteurs
(> à 1 000 déplacements / jour)

- Internes à la CU
- Depuis / vers la CU

Déplacements à l'intérieur d'un secteur

Source : EDGT 2018 - Le Havre Seine Métropole Réalisation : AURH (SCAP 05 -2019)

aurh

LA VOITURE RESTE LE MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ

La répartition des déplacements des habitants par mode (moyenne)

56,2 %
549 000 déplacements/jour[2]

32,1 %
314 000 déplacements/jour

9 %
87 500 déplacements/jour

1,4 %
14 000 déplacements/jour

0,7 %
6 800 déplacements/jour

0,6 %[3]
6 700 déplacements/jour

1000
déplacements par jour en rollers, trottinettes et skates en 2018[4]

75 % d'autosolistes[5]
Comme dans les autres agglomérations, les déplacements automobiles sont le plus souvent réalisés par le seul conducteur d'où un taux d'occupation moyen de 1,33 passager par véhicule tous motifs confondus. Il s'abaisse à 1,06 passager par véhicule s'agissant des déplacements domicile–travail

50 %
des déplacements en **transport en commun urbains** sont réalisés en **tramway**

Le tramway booste la fréquentation des transports en commun urbains

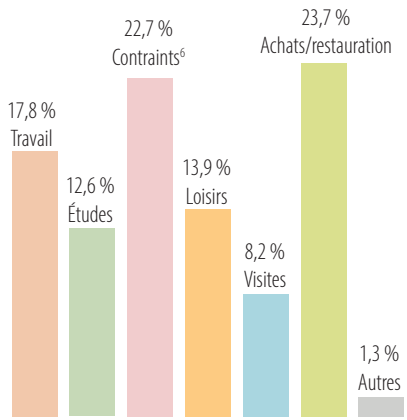
Entre 2007 et 2018, on note de fortes progressions de l'utilisation des transports en commun dans les quartiers desservis par le tramway :

- Sacré Cœur/Tourneville (9,3 % à 18,9 %)
- Centre-ville (1,3 % à 7,9 %)
- Sainte-Marie/Saint-Léon (4,5 % à 8,2 %)
- Sainte-Cécile/Montgeon/Rouelles (9,8 % à 13,1 %)
- Aplemont (8 % à 12,5 %)
- Plage/Ormeaux (3 % à 8,2 %)

Zoom sur la zone dense[6]

	2007	2018
Voiture (conducteur et passager)	51,3%	50,3 %
Marche	37 %	36,8%
Transports collectifs urbains (dont LER)	7,9 %	10,0 %
Vélo	1,3 %	1,6 %
Autres[3]	1,4 %	0,8 %
Deux roues motorisés	1,0 %	0,6 %

Les motifs des déplacements des habitants



Voiture pour le travail **74 %**

Marche à pied pour les achats **38 %**

Transport en commun urbain pour les études **21,7 %**

Vélo pour le travail **2 %**

[1] Cette comparaison porte sur le territoire commun aux deux enquêtes soit les anciennes intercommunalités de la Codah et de Caux Estuaire [2] Dont 1/4 en tant que passager
[3] Catégorie Autres : camion, fourgonnette, trottinette, skate, roller, passager de taxi [4] Aucun déplacement n'avait été comptabilisé en 2007 [5] personne circulant seule dans son véhicule
[6] La zone dense fait référence sur la carte à l'« urbain dense » (Le Havre, Sainte-Adresse, Montivilliers, Harfleur et Gonfreville)
[7] Contraints : accompagner / aller chercher quelqu'un, déposer / reprendre une personne à un mode de transport, recevoir des soins, rechercher un emploi, faire une démarche autre que rechercher un emploi

Agence d'urbanisme Le Havre - Estuaire de la Seine - 4 quai Guillaume Le Testu 76063 Le Havre cedex
Édition et réalisation AURH - PA-59 - Février 2021 - aurh.fr - aurh@aurh.fr [02 35 42 17 88]

LES PROFILS DES USAGERS

Les utilisateurs des transports en commun urbain

- 59 % de femmes
- 1/3 de moins de 18 ans
- 40 % d'élèves ou étudiants
- 63 % des usagers réguliers des TCU ne possèdent pas le permis de conduire
- 77 % ont un abonnement de transport en commun

Diagnostic, évolution
Une hausse significative de la pratique des TCU en 10 ans (+ 2 points de la part modale TCU).

Enjeux
- Encourager l'usage des TC à travers la poursuite de l'amélioration de l'offre et des services TC notamment en direction des pôles d'emplois majeurs.

Les utilisateurs de la voiture particulière

- 53 % d'hommes et 47 % de femmes
- 2/3 des 35–49 ans
- 60 % d'actifs occupés et 25 % de retraités
- 11 % des actifs affirment connaître des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail

Diagnostic, évolution
Le conducteur est seul dans son véhicule pour trois quarts des déplacements automobiles. Si dans l'ensemble, la part des déplacements réalisés en voiture est stable entre 2007 et 2018, la proportion tend à augmenter chez les plus âgés alors qu'elle diminue pour les adultes de 25–34 ans.

Enjeux
- Réduire l'utilisation de la voiture pour les petits trajets par une offre alternative compétitive et qualitative.
- Favoriser les pratiques de covoiturage afin de limiter le nombre de déplacements des « autosolistes ».
- Veiller à l'apaisement de la circulation dont dépend notamment l'amélioration du cadre de vie

Les piétons

- 55 % de femmes
- 26 % de moins de 20 ans et 25 % de 60 ans et plus
- 24 % sont des scolaires jusqu'au BAC et 29 % des travailleurs
- 45 % ne possèdent pas le permis de conduire
- 30 % ont un abonnement de TC
- Plus 1/3 des actifs n'ont pas de facilités de stationnement sur leur lieu de travail

Diagnostic, évolution
La marche à pied demeure un mode de déplacement important pour les habitants. Sa pratique est en baisse chez les plus âgés qui présentent plus d'intérêt pour les déplacements en voiture.

Enjeux
- Sensibiliser les jeunes conducteurs qui se détournent des TCU une fois le permis de conduire obtenu
- Veiller à faciliter et sécuriser la pratique de la marche pour les plus âgés

Les cyclistes

- 73 % d' hommes
- 26 % moins de 18 ans et 16 % de 25-34 ans
- 25 % en cours de scolarité
- 63 % possèdent le permis de conduire
- 25 % possèdent un abonnement TC
- 24 % l'utilisent pour aller au travail

Diagnostic, évolution
Légère augmentation de la part des déplacements à vélo qui masque la baisse de la pratique chez les moins de 18 ans et au contraire son renforcement chez les adultes de 25 à 34 ans et les 65 ans et +.

Enjeux
- Prendre en compte la pratiques du cycle chez les étudiants et chez les plus de 65 ans en poursuivant les aménagements et équipements
- Développer le maillage cyclable au-delà de l'urbain dense