

aurh
AGENCE D'URBANISME LE HAVRE ESTUAIRE DE LA SEINE

Cahier de la mobilité

Octobre 2023

#4

LA MOBILITÉ DES JEUNES LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE

Pourquoi étudier la mobilité des jeunes de 18 à 29 ans ?

C'est une tranche d'âge où tous les modes de transport deviennent accessibles, notamment en matière de conduite automobile pour les plus jeunes. C'est également une période de la vie remarquable, à la croisée entre études et passage à la vie active.

Les jeunes adultes naviguent entre divers impératifs, tels que les contraintes horaires, les distances à parcourir, les coûts financiers, mais ce sont aussi leurs aspirations personnelles et leurs valeurs qui façonnent les décisions en matière de mobilité.

Dans quelle mesure l'occupation des jeunes, qu'ils soient par exemple en emploi ou étudiants, représente-t-elle une influence majeure sur leurs modes et choix de déplacement ? Quels sont les principaux flux ?

Ce cahier propose également un focus sur les modes de transport en développement chez les jeunes et sur leurs attentes en matière de mobilité.

Plus de
37 000
jeunes de 18 à 29 ans
habitent la
Communauté urbaine

Ils représentent
14 %
de la population

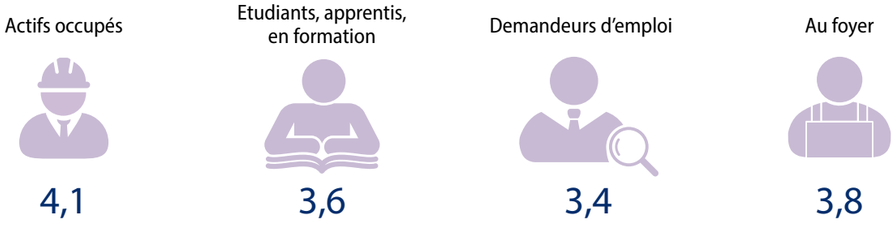


L'OCCUPATION PRINCIPALE, UN ÉLÉMENT DÉTERMINANT DE LA MOBILITÉ DES 18 - 29 ANS

L'entrée dans la vie active stimule la mobilité des jeunes

- **140 060 déplacements par jour** sont réalisés par les 18-29 ans, soit 14,3 % de la mobilité totale des habitants de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Ce chiffre est en cohérence avec le poids des jeunes dans la population ;
- **3,8 déplacements/jour en moyenne :** une mobilité comparable à celle d'un adulte tous âges confondus (3,9 déplacements/jour en moyenne) ;
- **17 minutes :** temps moyen d'un déplacement.

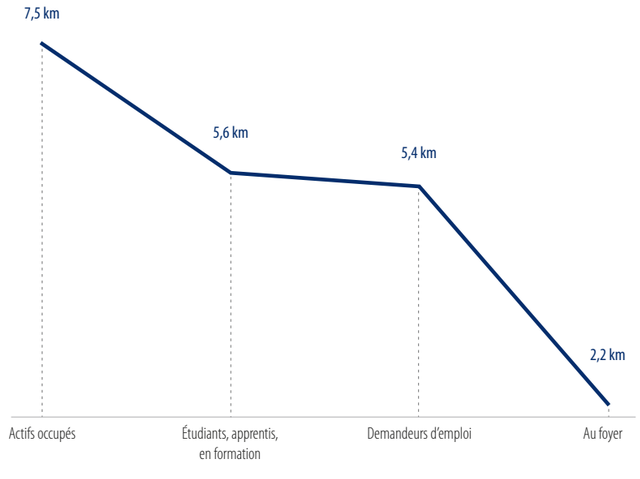
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE



Des écarts significatifs entre les distances parcourues

- **6,1 km :** distance moyenne d'un déplacement ;
- **54 %** des déplacements représentent moins de 3 km ;
- **18,5 % des distances parcourues par les jeunes en emploi font plus de 10 km**, contre 3,9 % pour les jeunes au foyer.

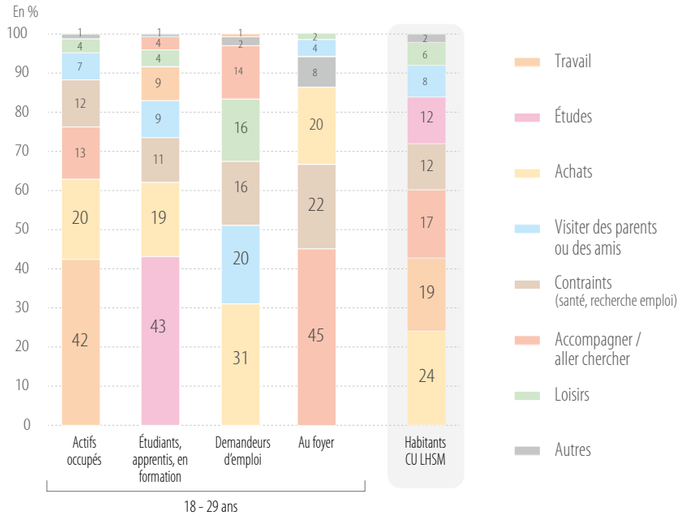
DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE



Des motifs de déplacement guidés par la fonction

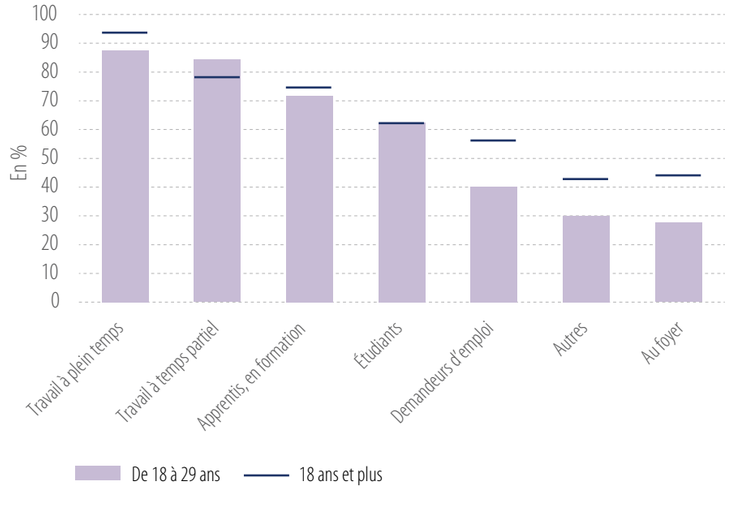
- **Pour les jeunes actifs**, les déplacements liés au travail sont un marqueur fort de la mobilité journalière. Ils constituent près de la moitié des déplacements quotidiens, contre 35,6 % pour l'ensemble des actifs de la Communauté urbaine en moyenne ;
- **Les déplacements des jeunes étudiants, apprentis ou en formation**, sont motivés par les études. **13 % des jeunes en études déclarent** également s'être déplacés pour se rendre au **travail** ;
- **Pour les personnes de 18-29 ans au foyer**, des femmes quasi-exclusivement, la nécessité d'accompagner et d'aller chercher de jeunes enfants occupe une place prépondérante.

RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE



Des jeunes en recherche d'emploi plus rarement détenteurs du permis de conduire

LA DÉTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE



- **62 % des 18-29 ans sont titulaires du permis de conduire,** contre 79 % pour les adultes tous âges confondus ;

Mais il existe de fortes disparités…

- **selon le lieu de résidence :** 56 % des 18-29 ans résidant au Havre sont titulaires du permis, 68 % des jeunes habitant dans l'urbain dense, 92 % des jeunes en 1re couronne et 81 % des jeunes en 2e couronne* ;
- **selon l'âge :** 53,5 % des 18-24 ans sont titulaires du permis, contre 77 % des 25-29 ans.

** Cf. note sur le découpage cartographique page 11.*

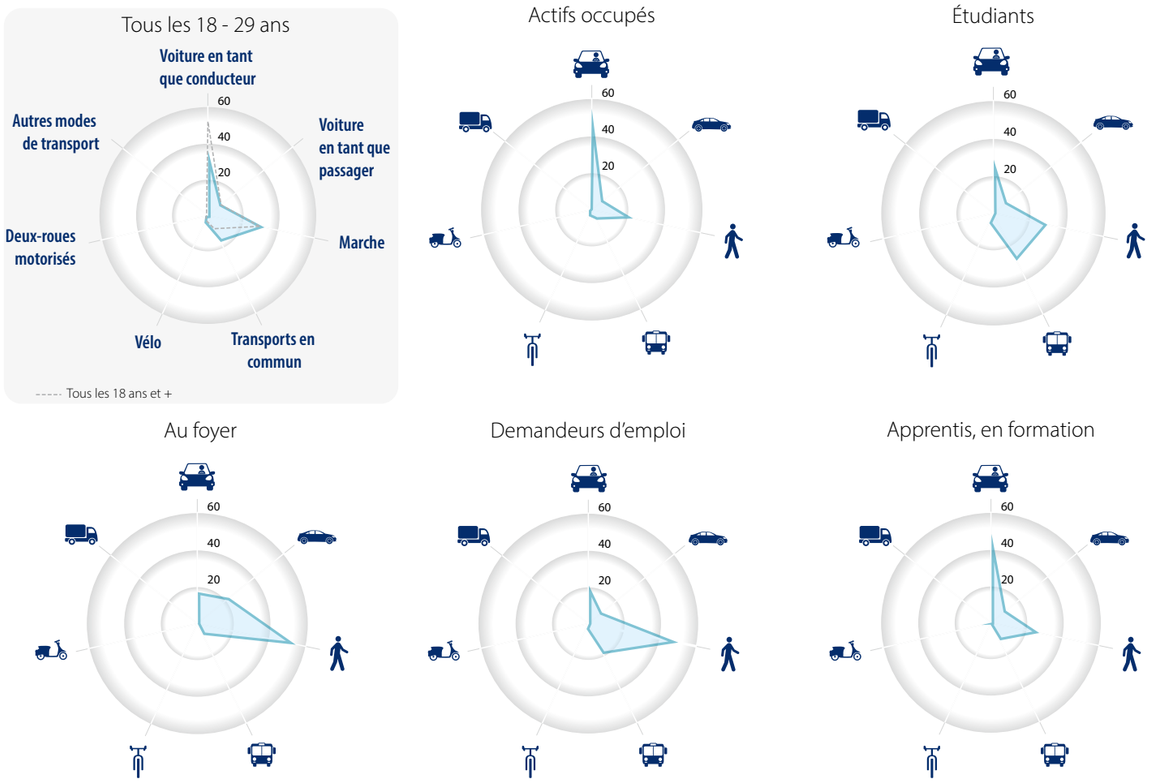
Un recours à la voiture qui accompagne le passage à la vie active

L'occupation principale est bien plus déterminante que l'âge quant au choix du mode de déplacement privilégié chez les 18-29 ans. Les différences de choix modal liées à l'âge sont plus directement corrélées à la détention du permis de conduire.

Chez les jeunes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, l'entrée dans la vie active apparaît comme un déclencheur vers une mobilité « voiture » assumée : 55 % des déplacements quotidiens sont effectués en tant que conducteur du véhicule et 8,4 % en tant que passager. Le recours aux transports collectifs devient, quant à lui, marginal avec le passage dans la vie active.

> Chez les jeunes actifs, le recours à la voiture est un peu moins fréquent pour les 25-29 ans comparé aux 18-24 ans et se répercute sur une place plus importante accordée à la marche et au vélo.

LA RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENT DES JEUNES SELON L'OCCUPATION

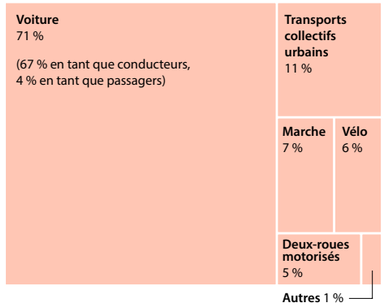


LES FLUX DU DOMICILE VERS LE LIEU D'OCCUPATION PRINCIPALE

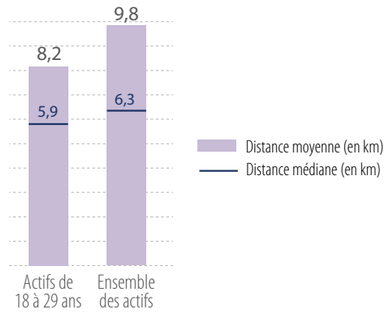
Une attractivité renforcée de la ZIP auprès des jeunes actifs

- **20 % des jeunes actifs travaillent dans la zone industrialo-portuaire** (hors Le Havre), contre 13 % pour l'ensemble des actifs de la Communauté urbaine ;
- **60 % des jeunes actifs** de la Communauté urbaine **travaillent au Havre**, et 49 % y habitent également ;
- **67 % des déplacements sont réalisés en automobile** en tant que conducteur, contre 71 % pour l'ensemble des actifs du territoire ;
- **6 % des déplacements sont réalisés à vélo**, soit deux fois plus que pour l'ensemble des actifs tous âges confondus ;
- **19 minutes** : temps moyen des jeunes actifs pour se rendre au travail (20 minutes en moyenne pour l'ensemble des actifs de la Communauté urbaine).

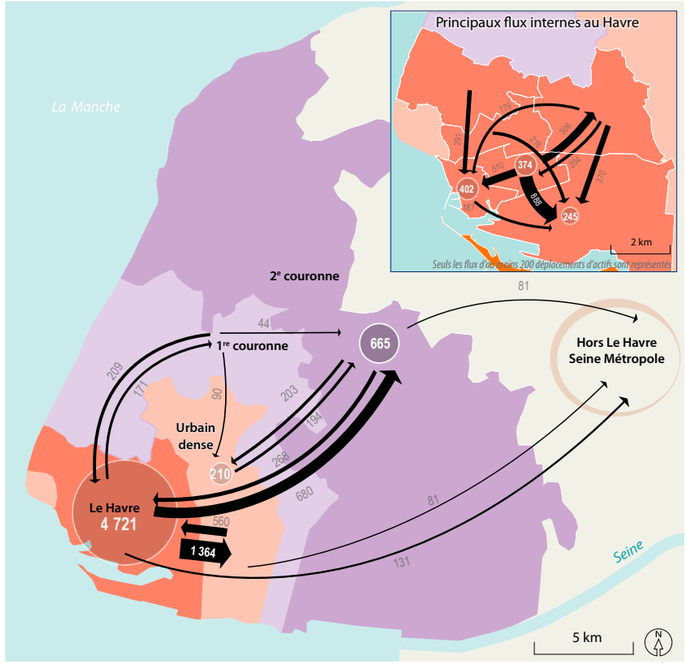
MODES DE TRANSPORT POUR ALLER AU TRAVAIL



DISTANCE DU DÉPLACEMENT DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL



LES FLUX DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DES JEUNES ACTIFS



Source : EDGT 2018
Fond : IGN - BD Topo 2022
Réalisation : AURH (SCap 06/2023)

Trois quarts des étudiants habitent et étudient au Havre

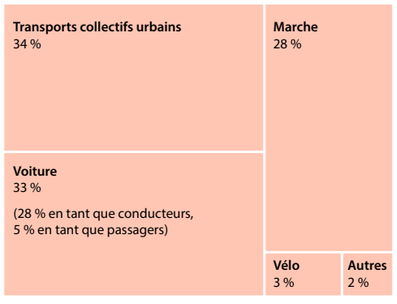
- **50 % des déplacements** domicile-études font moins de 2,8 km ;
- **19 minutes** : temps de déplacement moyen pour rejoindre le lieu d'études habituel. La durée moyenne d'un déplacement du domicile vers l'établissement d'enseignement est identique à celle du domicile vers le lieu de travail pour les jeunes actifs ;
- **29 % des jeunes étudiants** utilisent le tramway comme mode de déplacement principal pour rejoindre le lieu d'études habituel.

Des flux remarquables en direction de l'IUT de Caucriauville : 640 déplacements

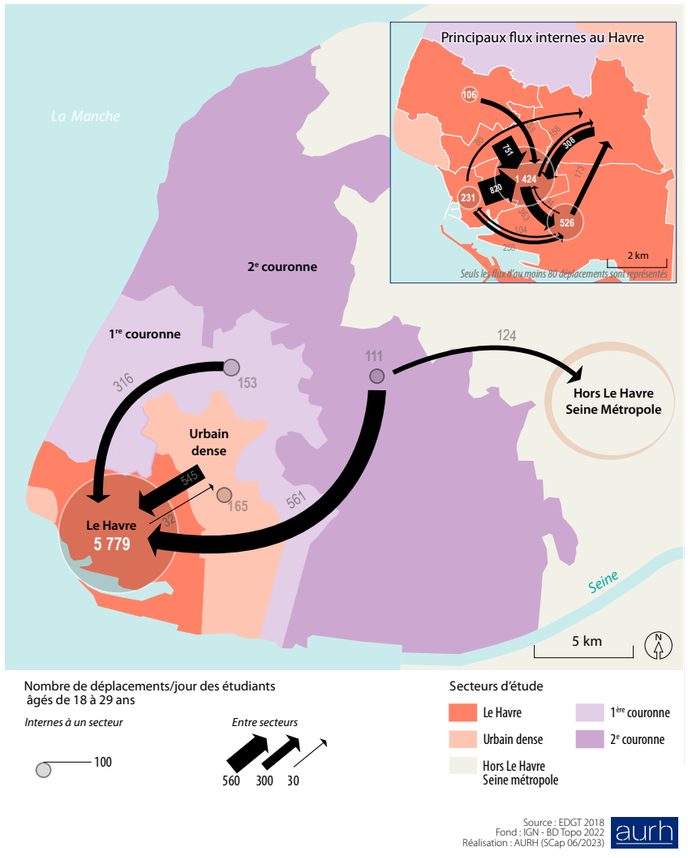
Les étudiants de l'IUT de Caucriauville résident rarement au sein même du quartier. Domiciliés au Havre pour 85 % d'entre eux, leurs logements se situent en ville basse le plus fréquemment.

Les enseignements de l'IUT attirent ensuite des jeunes de la périphérie immédiate du Havre, de Montivilliers plus particulièrement. Les autres flux remarquables en direction de l'IUT ont une origine plus lointaine. Ils sont générés par les étudiants demeurant en 2e couronne de la Communauté urbaine, depuis Criquetot-l'Esneval notamment.

MODES DE TRANSPORT POUR REJOINDRE LE LIEU D'ÉTUDES



LES FLUX DOMICILE - LIEU D'ÉTUDES HABITUEL



[Note méthodologique]

Les étudiants résidant en cité universitaire du CROUS n'ont pas été enquêtés et ne sont donc pas comptabilisés parmi la population étudiante. Il s'agit pour moitié d'étudiants étrangers et boursiers. Après redressement statistique, une certaine distorsion existe entre la réalité des 13 000 étudiants et l'évaluation à 8 534 étudiants. De plus, l'enquête circonscrite au territoire de la Communauté Urbaine et ses intercommunalités limitrophes, ne peut prendre en compte la population estudiantine résidant au-delà. Les résultats n'en demeurent pas moins représentatifs des pratiques étudiantes dans leur majorité.

UNE PRATIQUE DU VÉLO QUI STAGNE CHEZ LES PLUS JEUNES

- **Parmi les cyclistes de 18 – 29 ans** qui se déplacent à vélo plusieurs jours par semaine (cyclistes dits réguliers), **38 % ont moins de 25 ans et 62 % entre 25 et 29 ans** ;
- **Il s'agit de jeunes actifs en emploi pour 63,6 % d'entre eux**, tandis que la proportion d'étudiants (21,5 %) est au contraire plus faible qu'attendue au vu de leur poids dans la population jeune ;
- **50,1 %** des jeunes cyclistes réguliers ont un **niveau d'études supérieur à BAC+2 et plus**. En comparaison, 23,2 % de l'ensemble des jeunes de cette tranche d'âge disposent de ce niveau d'études ;
- **62,3 % des jeunes cyclistes réguliers sont titulaires du permis de conduire** : pour la plupart, la pratique du vélo est un choix.

ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DU VÉLO* : UN FORT DÉVELOPPEMENT CHEZ LES 25-34 ANS, UNE STAGNATION POUR LES PLUS JEUNES

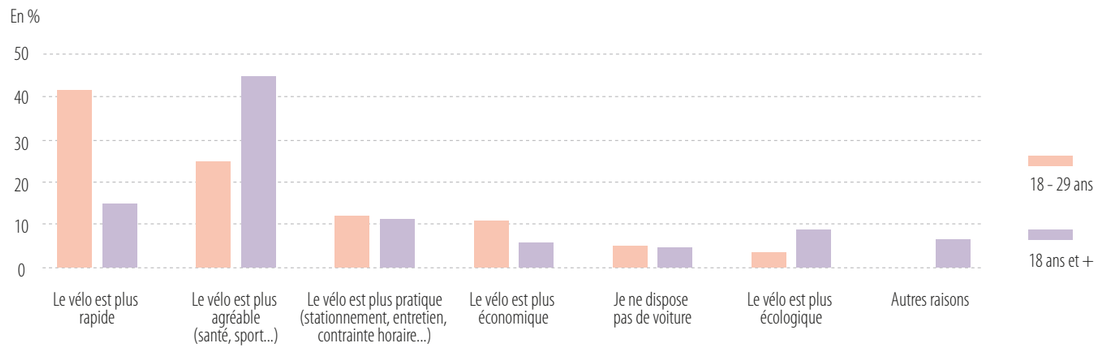
La pratique du vélo s'est renforcée à tous les âges hormis chez les moins de 25 ans.
Ce sont les 25-34 ans qui enregistrent la plus forte progression des déplacements réalisés à vélo et deviennent ainsi les adeptes les plus convaincus de la petite reine : augmentation de 2 points de la part modale vélo, passant de 0,8 % des déplacements journaliers réalisés à vélo en 2007, à 2,8 % en 2018.

** Comparaison des résultats sur le territoire commun aux deux enquêtes déplacements de 2007 et 2018, les anciennes intercommunalités de la CODAH et de Caux Estuaire.*

Pour les jeunes cyclistes, la rapidité du déplacement à vélo est la raison principale de son utilisation (41 % des réponses). Cette reconnaissance de l'efficacité du deux-roues témoigne aussi de la considération du vélo comme mode de transport à part entière par les jeunes adultes.

À l'échelle de **tous les cyclistes** de la Communauté urbaine, c'est de loin le **caractère « agréable »** et les bienfaits associés à sa pratique (santé, sport…) qui prévalent sur la principale raison de faire du vélo (45 % des réponses). Ce résultat sous-entend une pratique « loisirs » encore dominante du vélo, plus qu'une utilisation véritable du vélo pour sa fonction transport.

PRINCIPALES RAISONS D'UTILISATION DU VÉLO



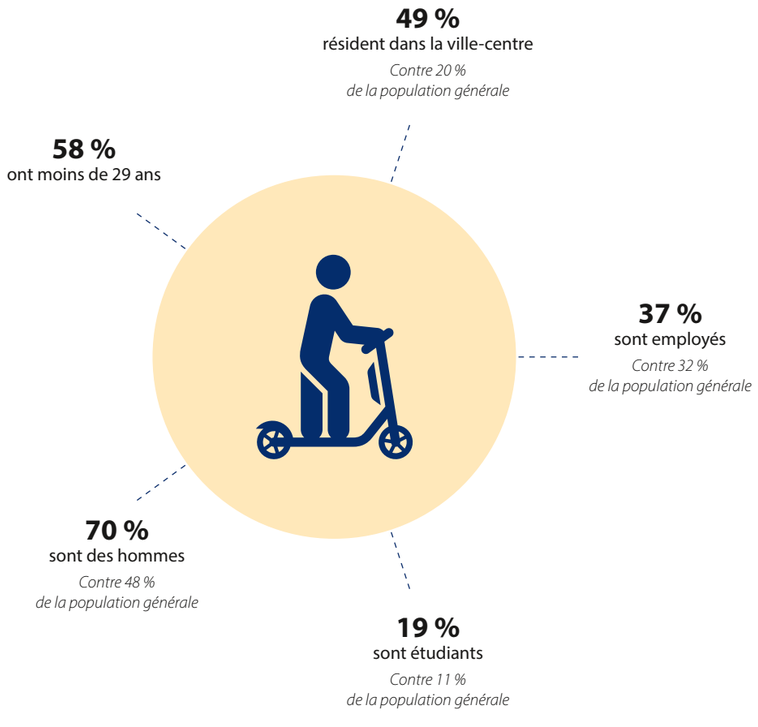
LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES SANS PLACE ASSISE, UN NOUVEAU MODE DE DÉPLACEMENT

Le recours aux véhicules électriques sans place assise, appelés « engins de déplacement personnel motorisés » (EDPM) connait une popularité croissante mais reste encore secondaire dans l'ensemble de la mobilité : 0,25 % de la population utilise un EDPM dans la journée. Aujourd'hui, les trottinettes électriques dominent largement le paysage des EDPM et représentent 51 % du nombre total d'EDPM vendus en France en 2021.

QU'EST-CE QU'UN EDPM ?

Les engins de déplacement personnel motorisés sont des véhicules électriques sans place assise, dont la vitesse maximale est comprise entre 6 km/h et 25 km/h. Ils comprennent les trottinettes électriques, les gyropodes, les hoverboards, les monoroues, les skateboards et rollers électriques.

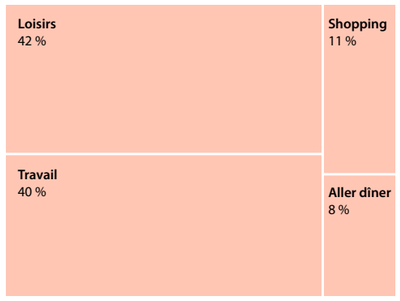
En France, qui sont les utilisateurs des engins de déplacement personnel motorisés ?



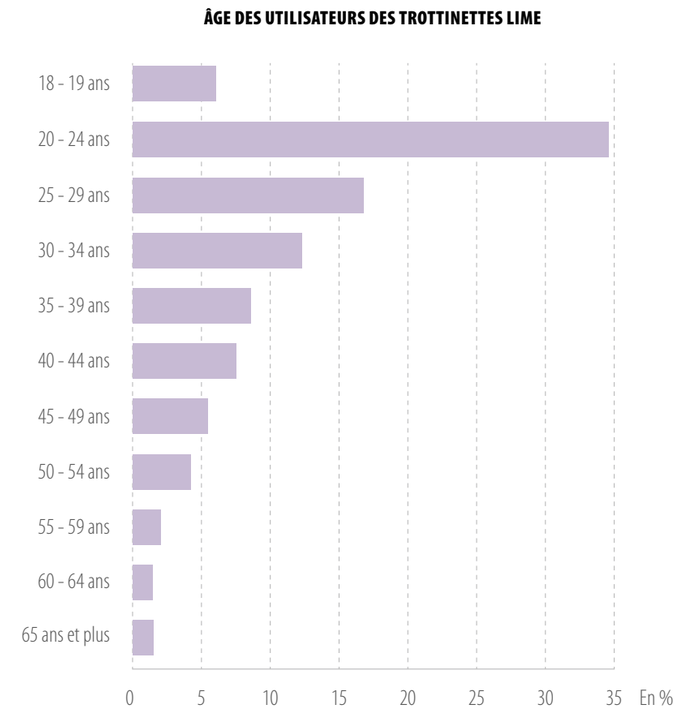
Focus sur les usagers des trottinettes Lime en free floating au Havre

- **57 % des usagers** des trottinettes électriques en location sont **âgés de 18 à 29 ans** ;
- **Près de 2 000 déplacements quotidiens** sont réalisés par de jeunes adultes en trottinette Lime : un poids de la trottinette qui reste limité au regard de la mobilité totale des jeunes adultes, 140 060 déplacements par jour en moyenne ;
- **1,8 km et 10 minutes** en moyenne par déplacement : des déplacements courts en temps comme en distance.

MOTIFS DE DÉPLACEMENT À TROTTINETTE LIME



ÂGE DES UTILISATEURS DES TROTTINETTES LIME





L'évolution de l'usage des EDPM depuis les années 2010

- **Une pratique qui a plus que doublé ;**
- **Un rajeunissement des utilisateurs ;**
- Toujours très peu d'utilisateurs âgés et **peu de femmes** ;
- **Des EDPM de plus en plus utilisés pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études ;**
- **Une forte baisse des pratiques intermodales, accompagnée d'une diminution des titulaires du permis de conduire et des abonnements de transports collectifs ;**
- Des déplacements avec un EDPM un peu moins concentrés vers la ville centre.

Quel développement faut-il attendre des EDPM ?

La motorisation des EDPM a tout changé.

Les EDPM à la vente montent en gamme tout en restant le moins cher des modes individuels motorisés de déplacements. Ils deviennent plus lourds et robustes et donc un frein à l'intermodalité.

L'utilisation des EDPM semble répondre à un besoin ciblant les déplacements individuels « courts », motorisés et à faible coût. Il est encore **trop tôt pour savoir s'il s'agit d'une mobilité supplémentaire ou si l'utilisation des EDPM vient en remplacement d'un autre mode de déplacements et si oui le(s)quel(s) ?**

[Source et méthode]

Ces informations sont extraites d'une étude récente du CEREMA qui s'appuie sur les résultats des onze dernières enquêtes déplacements. Celles-ci permettent de distinguer les Engins de Déplacements Personnels Motorisés ; les précédentes enquêtes ne faisaient pas la distinction entre les EDP et EDPM. Les évolutions avec les analyses précédentes concerneront donc l'ensemble des EDP. Seuls les déplacements des plus de 15 ans sont prises en compte pour cibler les déplacements plutôt utilitaires en EDPM.

La société Lime propose aux habitants du Havre un service de trottinettes électriques en libre-service depuis l'été 2021. Lime a étendu son service à la commune d'Octeville-sur-Mer en avril 2023. Les statistiques page 9 sont établies à partir des données communiquées par Lime sur la période juillet 2021 à janvier 2023.

LA MOBILITÉ VUE PAR LES JEUNES URBAINS APRÈS LE COVID

Résultats de l'enquête Kantar pour Movin'On

À QUELS CHANGEMENTS ASPIRENT LES 18-34 ANS ?

Les 18-34 ans ne sont pas des idéalistes mais des pragmatiques. **Aucun moyen de transport n'est a priori rejeté y compris la voiture individuelle si elle est propre !**

Les jeunes cherchent à répondre à leurs besoins de mobilité en termes de commodités et de coûts. **C'est surtout la première génération qui donne vie à la multimodalité.**

Conscients des impacts environnementaux de la mobilité, les jeunes urbains sont prêts à changer leurs usages de la mobilité vers des modes moins polluants. Ils ont cependant **de fortes attentes vis-à-vis des pouvoirs publics, des villes et des entreprises pour les accompagner** en termes d'infrastructures, d'urbanisme, d'innovation et de sécurité pour lesquels ils se sentent impuissants.

Avec le COVID, le développement du télétravail, quand il est possible, a limité les déplacements pendulaires et donc des déplacements à horaires contraints ; chez les jeunes générations aussi. Ce constat s'est traduit par une **hausse de l'utilisation des modes de transport individuels : vélo, marche à pied, trottinettes, voiture individuelle.** Parallèlement, les transports collectifs font l'objet d'une défiance croissante, alors qu'a priori ces modes correspondent mieux à leurs valeurs. 7 % des jeunes interrogés déclarent être pleinement satisfaits par les transports publics, contre 20 % pour les vélos et 27 % pour la voiture.

Si comme chaque génération, les jeunes interrogés veulent changer le monde, ils ne souhaitent pas pour autant renoncer à leur plaisir. L'après COVID est aussi l'espoir affiché de pouvoir à nouveau voyager loin. Moins souvent, mais plus longtemps.

Qui est Movin'On ? Créé en 2017 par Michelin, Movin'On est le premier écosystème mondial d'anticipation stratégique et co-innovation en faveur de la mobilité durable. Movin'On fédère l'ensemble des acteurs privés comme publics pour apporter des réponses collectives et globales. Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

[Méthodologie]

Datant de 2018, les résultats de l'enquête déplacements ne prennent pas en compte les éventuels effets post-COVID et le déploiement ultérieur d'une offre de location de trottinettes électriques. Pour pallier ce manque, les utilisateurs des trottinettes électriques font donc l'objet d'un zoom spécifique qui rend compte des conclusions récentes du CEREMA sur le sujet. Toutefois, la mobilité post-COVID des jeunes adultes est encore difficilement quantifiable.

Découpage utilisé sur la cartographie des flux (pages 5 et 6) :
Le Havre et ses quartiers : Centre reconstruit, Centre ancien / Côte Ouest/ Université, Quartiers Sud / Graville, Plateaux Nord-Ouest, Plateaux Nord-Est ;
Urbain dense : Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Montivilliers, Sainte-Adresse ;
1re couronne : Cauville-sur-Mer, Épouville, Fontaine-la-Mallet, Fontenay, Gainneville, Manéglise, Mannevillette, Notre-Dame-du-Bec, Octeville-sur-Mer, Rogerville, Rolleville, Saint-Martin-du-Manoir ;
2e couronne : Communes restantes de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Agence d'urbanisme Le Havre - Estuaire de la Seine - 4 quai Guillaume Le Testu 76063 Le Havre cedex
Édition et réalisation AURH - PA_311 [Sophie Capitaine - Aurore Le Roux] - Octobre 2023 - aurh.fr - aurh@aurh.fr [02 35 42 17 88]
Crédit photo de une : AdobeStock - Crédit photo page 9 : Joséphine Billey

Au sommaire de ce cahier de la mobilité #4

L'occupation principale, un élément déterminant de la mobilité des 18 - 29 ans
❱ *Page 2*

Les flux du domicile vers le lieu d'occupation principale
❱ *Page 5*

Une pratique du vélo qui stagne chez les plus jeunes
❱ *Page 7*

Les véhicules électriques sans place assise, un nouveau mode de déplacement
❱ *Page 8*

La mobilité vue par les jeunes urbains après le COVID
❱ *Page 11*

Rendez-vous sur **www.aurh.fr** pour consulter :
les cahiers de la mobilité,
l'étude *Les jeunes dans la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.*