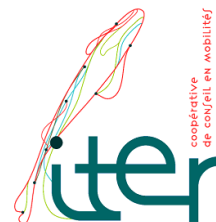




Étude sur les mobilités durables dans le cadre de  
l'élaboration du SCOT Caux Vallée de seine  
**Enquête sur les mobilités**

Septembre 2010



## Contexte

L'enquête sur les déplacements de la population entre dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale Caux vallée de Seine (SCoT). Elle donne un état des lieux des besoins en déplacements et servira d'appui à la définition d'une politique de mobilité durable (transports en commun, modes de déplacement doux...).

L'enquête a été réalisée par le bureau d'étude ITER en septembre 2010.

## L'enquête

Elle s'est déroulée du 13 au 24 septembre 2010 auprès de 772 personnes de plus de 18 ans habitant le territoire.

## Les profils des enquêtés

53% de femmes, 47% d'hommes

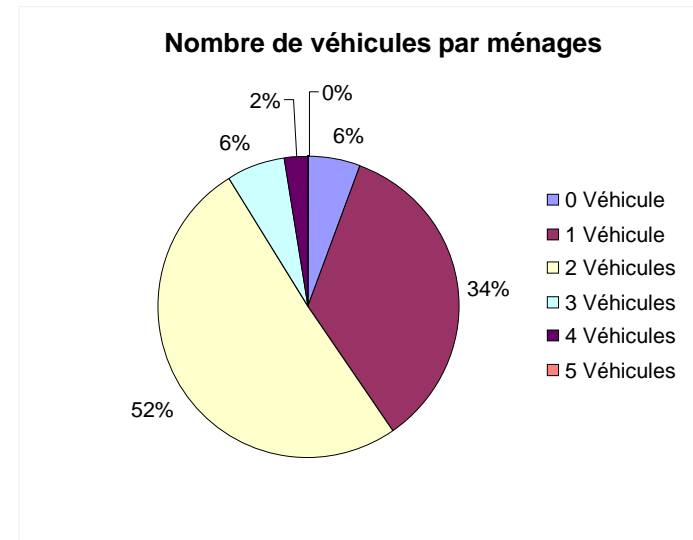
11% de 16-30 ans,  
39% de 30-44 ans,  
29% de 45-59 ans,  
13% de 60-74 ans  
8% de plus de 75 ans

32% d'employés, 23% de retraités, 16% d'ouvriers, 16% intermédiaires et plus, 5% de demandeurs d'emplois.



# L'accès à la mobilité automobile

- > 92% des enquêtés disposent du permis de conduire
- > 6% n'ont pas de véhicule particulier à leur disposition
- > Sur les 94% qui disposent de véhicule particulier
  - 34% disposent d'un seul véhicule
  - 52% de deux véhicules
  - 8% de plus de deux véhicules



**=> Un accès privilégié pour la quasi-totalité de la population à cette mobilité automobile mais une relation/dépendance qui pourrait poser problème si le coût de cette mobilité augmentait rapidement**

**=> Une minorité d'habitant sans accès direct à cette mobilité, donc facteur de dépendance ou de marginalisation, à nuancer en fonction de leur proximité aux services, équipements ou lieux de travail.**



## Le principal motif de déplacement (le plus fréquent)

(Sur 100 personnes interrogées)

- > 57 ont répondu le travail
- > 28 achats et commerces
- > 5 activités de loisirs et détente (sport, culture, visite famille)
- > 2 démarches administratives et de santé
- > 1 formation supérieure
- > 7 correspondent à de l'accompagnement d'une ou d'autres personnes principalement des enfants vers leur lieu de formation en complément de leur trajet domicile travail.

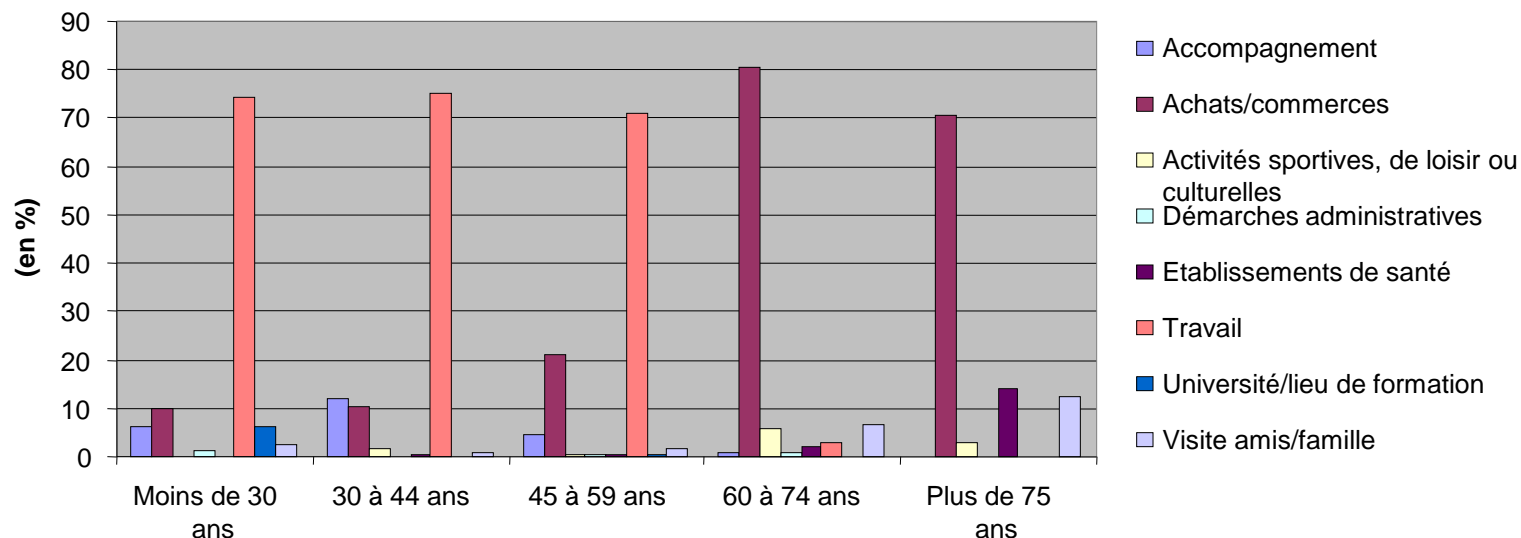
**=> Les motifs de déplacements les plus fréquents sont le travail et les achats , situation classique d'un éventail de population standard (plus de 8 déplacements sur 10)**

**=> On relèvera la proportion non négligeable du motif accompagnement (7%) qui associe deux motifs de déplacements. Il faut cependant souligner que cette notion de « chaîne » de déplacements est imparfaitement rendu par ce type d'enquête.**



# La répartition des motifs de déplacements selon l'âge (au-dessus de 18 ans)

Répartition des motifs de déplacements selon les tranches d'âges



=> De 18 à 60 ans, le travail, les achats, l'accompagnement; de 60 à plus de 75 ans, les achats, les visites familiales et les activités de détente; A partir de 75 ans, les visites de type médicales apparaissent de manière significative  
 => Ces évolutions se traduisent forcément par des comportements, pratiques et usages différenciés



# Les déplacements des jeunes

(sur la base des déclarations de la personne enquêtée)

-> 44% des personnes interrogées ont déclaré avoir au moins un enfant scolarisé dont :

- 42% en primaire

- 34% au collège

- 24% au lycée

-> Les modes de transport des jeunes pour se rendre au lieu de formation sont :

- les transports collectifs à 45%

- la voiture à 30% dont 28% la voiture d'un des parents, 2% par la voiture d'une autre personne

- la marche à pied à 24%

- le vélo pour 1%



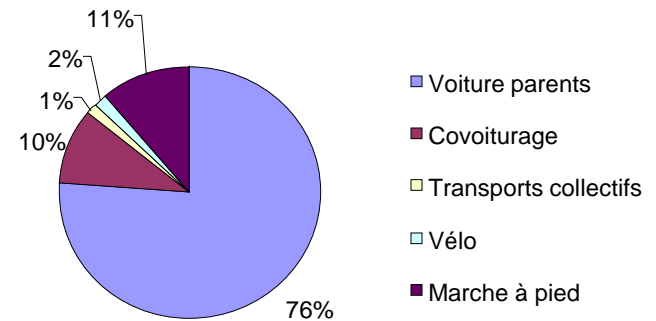
⇒ **30% des jeunes vont à l'école, au collège ou au lycée accompagnés en voiture.**



## Les déplacements des jeunes (sur la base des déclarations de la personne enquêtée)

- > 61 % des enfants scolarisés ont une activité extra scolaire
- > 86% de ceux ayant une activité extrascolaire s'y rendent en voiture soit accompagnés par un des parents (76%) soit en covoiturage (10%)

Mode de déplacement pour les activités extra-scolaires

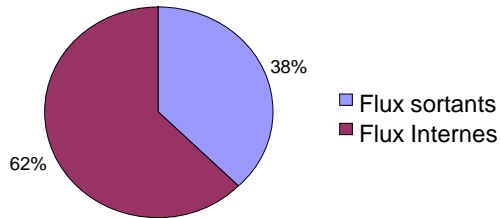


**=> Pas de voiture (et d'accompagnateur) disponible,  
pas d'activités extra scolaires ?**  
**=> Davantage de « covoiturage » que pour le travail**

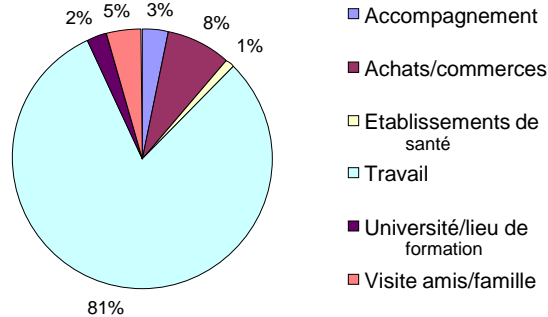


# Les flux de déplacements vers l'extérieur

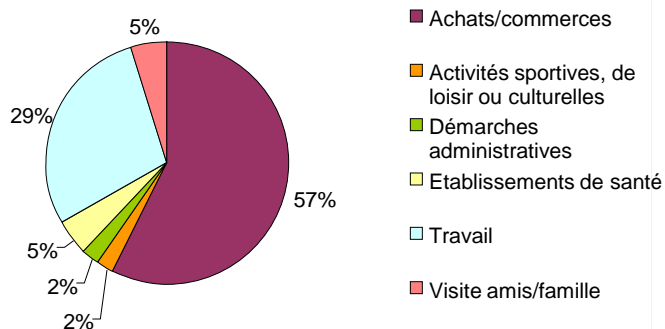
Déplacement - Volume de flux sortants et internes



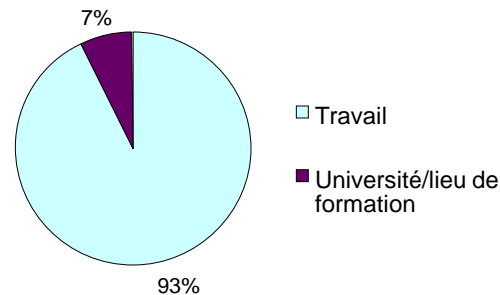
Motif - Destination : Le Havre



Motif - Destination Yvetot



Motif - Destination : Rouen



**=> Plus d'un déplacement sur trois fait par un habitant du territoire est en relation avec l'extérieur de celui-ci.**

**=> Si les destinations sont variées, les trois principales restent Le Havre, Yvetot et Rouen que l'on pourrait qualifier de la manière suivante**

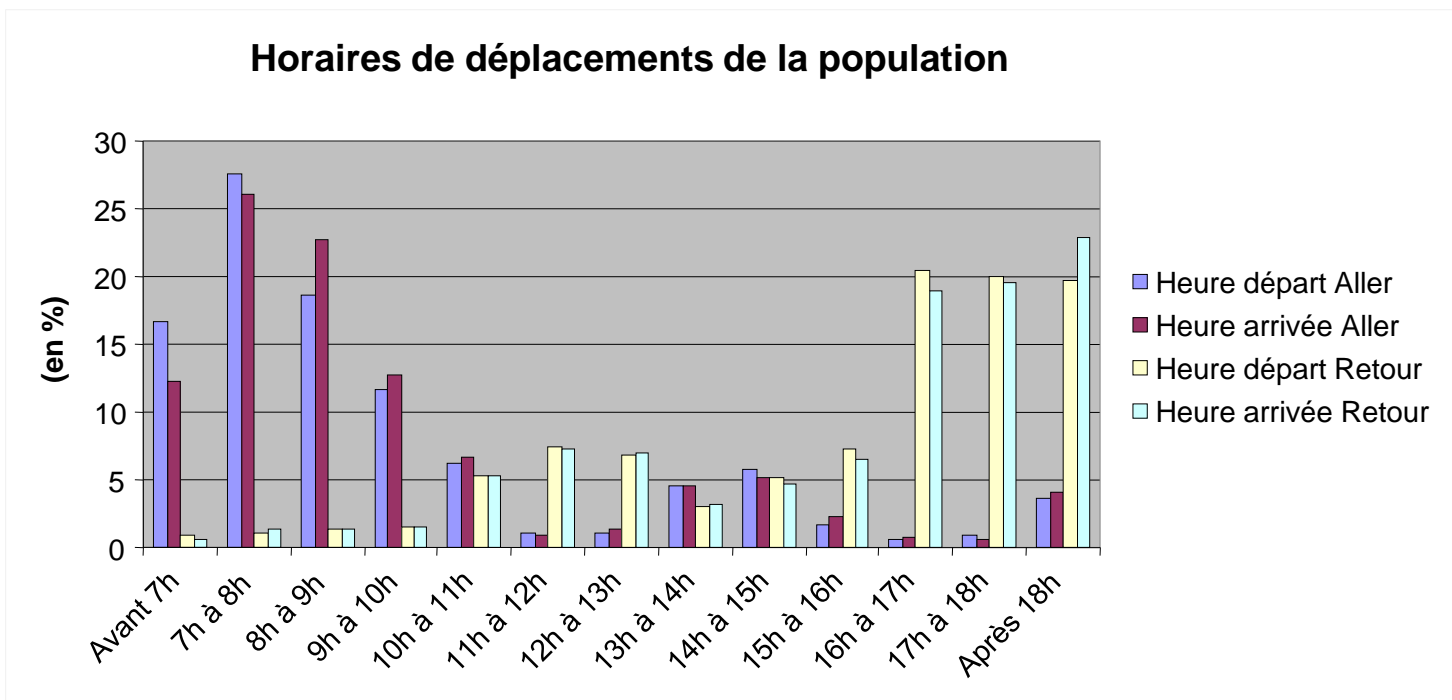
**-Le Havre pour le travail et les achats**

**- Yvetot pour les achats et le travail**

**- Rouen pour le travail et les études**



# Les déplacements et leur temporalité



=> Une majorité de déplacements courts (moins d'une heure entre départ et arrivée) avec des phénomènes de pointes paradoxalement assez larges en amplitude

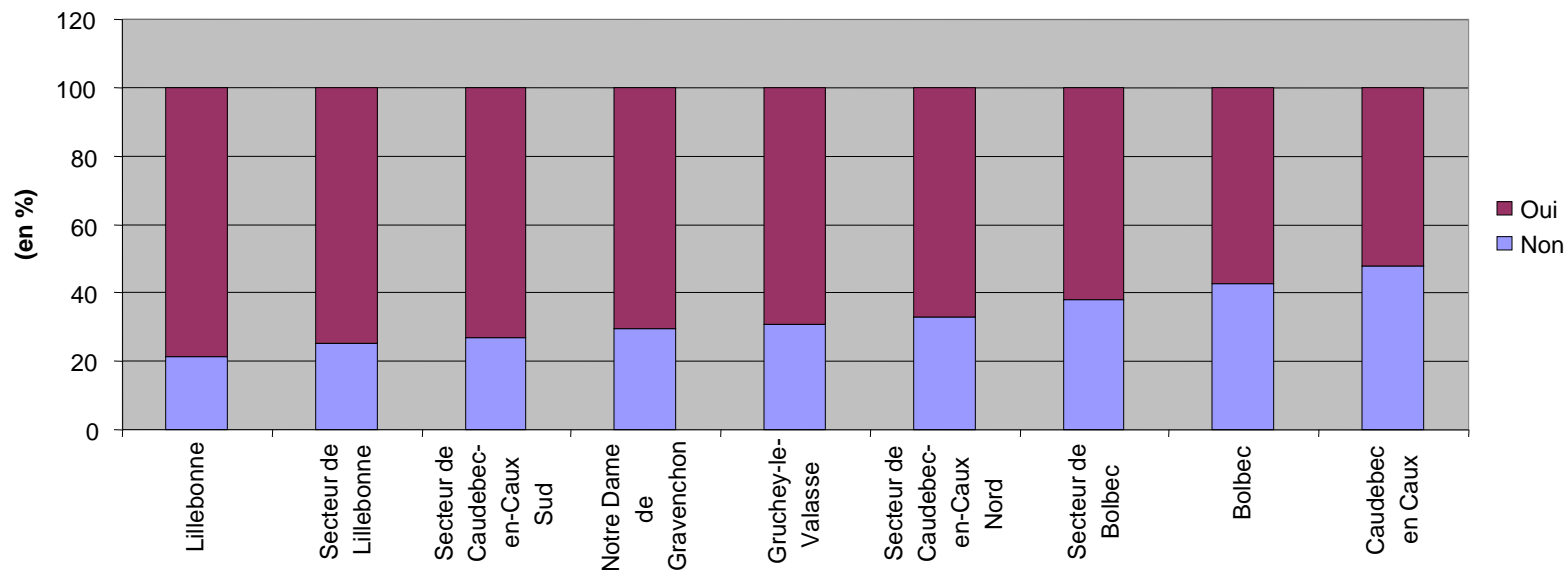
- le matin : forte de 7h à 8h mais en réalité étalée d'avant 7h jusqu'à 10h-11h,
- le soir : émergente à partir de 15h jusqu'après 19h de manière assez étale.
- enfin entre 11h et 16h des mouvements assez significatifs (aller et retour)

=> On observe également du point de vue des horaires, une proportion significative de trajets « allers » dans l'après-midi (14h à 15h) succédant à des trajets « retours » de fin de matinée « 12h à 13h » traduisant l'existence de déplacements de mi-journée (retour au domicile pour le déjeuner) et de déplacements travail décalés (matinée/soirée)



# Les transports collectifs, un réel besoin ?

Utiliserez vous les transports en commun si votre lieu d'habitation était desservi ?

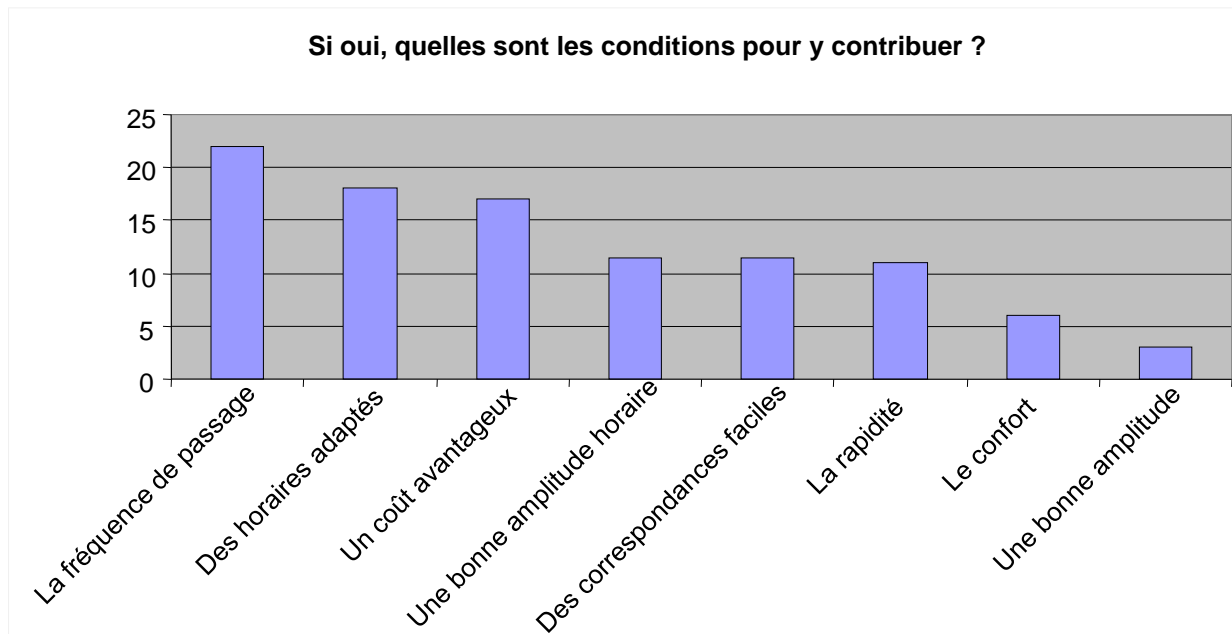


=> Sur 759 personnes qui ont répondu à cette question (soit 98% des enquêtés), 1/3 ont répondu « non » (32%) et 2/3 « oui » (68%).

=> Ce taux de réponse même s'il est relativement homogène sur l'ensemble des secteurs présentent quelques disparités : les habitants de Lillebonne et de son secteur se déclarent ainsi plus réceptifs que ceux de Bolbec ou Caudebec en Caux par exemple.



# Comment rendre les transports collectifs plus attractifs ?

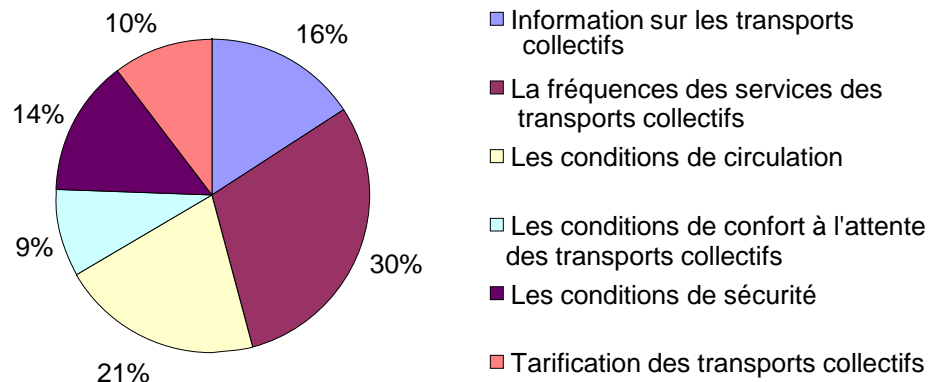


==> Par ordre d'importance déclarée, et pour l'ensemble des enquêtés ayant répondu à cette question, les critères qui inciteraient à emprunter les transports collectifs sont :

- l'amélioration des fréquences, des horaires et une amplitude plus adaptés
- un coût (tarif) avantageux (par rapport à ?)
- des trajets plus rapides et des correspondances plus faciles
- davantage de confort



Les thèmes pour les améliorations



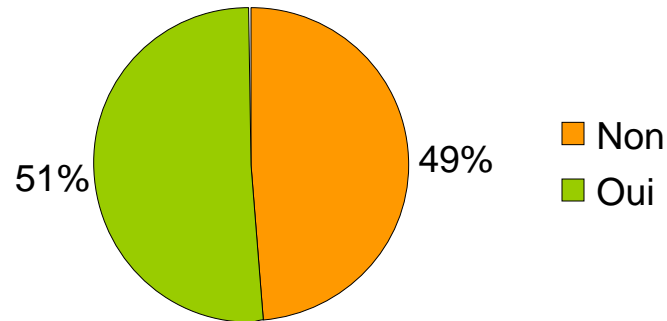
## Deux constats fondamentaux :

- 1 – une diversité des thèmes à prendre en compte avec des ordres de grandeur quasi-équivalents, ce qui ne facilite pas une hiérarchie de leur mise en oeuvre
- 2 – Deux thèmes jugés toutefois plus importants que les autres, la fréquence et les conditions de circulation (= rapidité ?)
- 3 – Deux thèmes jugés moins importants que les autres, les conditions de confort et d'attente et le tarif



# Les attentes

**Le budget transport de votre ménage constitue-t-il une préoccupation forte pour l'avenir ?**



**Les avis sont partagés même si le oui l'emporte de peu. Mais quel aurait été le résultat si la question avait été posée il y a 20 ans ?**

