

# Enquête Déplacements Manche et Orne

## Analyse Générale

*Premiers résultats – Septembre 2018*

*En partenariat avec :*



## Sommaire

<b>Sommaire .....</b>	<b>2</b>		
<b>Illustrations.....</b>	<b>3</b>		
<b>1 Introduction .....</b>	<b>6</b>		
1.1 Contexte.....	6		
1.2 Glossaire.....	10		
<b>2 Ménages et personnes .....</b>	<b>11</b>		
2.1 La population .....	11		
2.2 Les ménages.....	12		
2.2.1 La taille des ménages	12		
2.2.2 Les voitures particulières / motorisation	13		
2.2.3 Les voitures particulières	14		
2.2.4 Le stationnement	15		
2.3 Les critères socio-économiques.....	16		
2.3.1 Le sexe	16		
2.3.2 L'âge	16		
2.3.3 L'occupation principale	17		
2.3.4 Le permis de conduire	18		
2.4 Les relations domicile-travail .....	19		
2.5 Les relations domicile-études .....	21		
<b>3 Déplacements et mobilité .....</b>	<b>23</b>		
3.1 Les chiffres clés de la mobilité .....	23		
3.1.1 Les personnes mobiles et immobiles	23		
3.1.2 La mobilité (taux de)	24		
3.2 L'utilisation des modes .....	26		
3.2.1 La répartition modale	26		
3.2.2 Nombre de déplacements par jour en fonction du mode	26		
3.3 La mobilité par mode.....	28		
3.3.1 Mobilité en voiture (VP)	28		
3.3.2 Mobilité en transports en commun	31		
3.3.3 Mobilité à vélo	34		
3.3.4 Mobilité à pied	35		
3.4 Les motifs de déplacements .....	36		
3.4.1 Activités	36		
3.4.2 Situation des actifs	37		
3.4.3 Mode utilisé selon le motif	38		
3.5 Durées et distances des déplacements .....	39		
3.5.1 Durée des déplacements	39		
3.5.2 Distances des déplacements	40		
3.5.3 Durée des déplacements selon le mode et selon le motif	41		
3.5.4 Distances des déplacements selon le mode et selon le motif	42		
3.5.5 Les distances journalières parcourues en voiture conducteur par ménage	43		
3.5.6 Consommation d'énergie	44		
3.5.7 Les gaz à effet de serre	45		
3.5.8 Les heures de déplacements	46		
3.6 Les flux de déplacements .....	48		
3.6.1 Les flux de déplacements journaliers (tous modes)	48		
3.6.2 Les déplacements vers des grandes villes avoisinantes	50		

<b>4</b>	<b>La comparaison des chiffres clés de la mobilité aux territoires enquêtés en 2011 et 2016.....</b>	<b>51</b>
4.1	Succincte présentation des autres territoires enquêtés .....	51
4.1.1	Calvados .....	51
4.1.2	Cotentin .....	51
4.2	La population .....	53
4.3	L'équipement des ménages.....	54
4.4	Chiffres clés de la mobilité.....	55
4.4.1	Taux de mobilité .....	55
4.4.2	Répartition modale .....	55
4.4.3	Les motifs .....	56
4.4.4	Les distances et les durées .....	57
4.4.5	Les horaires .....	57
<b>Annexe</b>	<b>.....</b>	<b>58</b>
	Nombre de ménages enquêtés, nombre de personnes enquêtées, nombre de déplacements recueillis par secteur de tirage .....	58
	Nombre de ménages, nombre de personnes, nombre de déplacements recueillis (pondérés) par secteur de tirage.....	59

## Illustrations

Figure 1 : Les secteurs de tirage	9
Figure 2 : Population par secteur de tirage (population municipale)	11
Figure 3 : Taille moyenne des ménages par EPCI	12
Figure 4 : Taille moyenne des ménages	12
Figure 5 : Nombre de voitures et taux de non-motorisation des ménages par EPCI	13
Figure 6 : Taux de ménages sans voiture	13
Figure 7 : Parc automobile par source d'énergie	14
Figure 8 : Répartition de l'âge des véhicules du parc automobile	14
Figure 9 : Répartition des réponses au questionnaire sur la disposition de facilité de stationnement automobile sur le lieu de travail ou d'études	15
Figure 10 : Répartition des réponses au questionnaire sur la disposition de facilité de stationnement vélo sur le lieu de travail ou d'études	15
Figure 11 : Poids relatifs des différentes classes d'âge et âge moyen	16
Figure 12 : Répartition des classes d'âge	16
Figure 13 : Poids relatifs des actifs et retraités	17
Figure 14 : Occupation principale (personnes de 5 ans et plus)	17
Figure 15 : Possession du permis de conduire en fonction du sexe (personnes de 18 ans et plus)	18
Figure 16 : Possession du permis de conduire en fonction de l'âge (personnes de 18 ans et plus)	18
Figure 17 : taux d'actifs travaillant dans leur EPCI de résidence	19
Figure 18 : Les relations domicile-travail	19
Figure 19 : Les relations domicile-travail	20
Figure 20 : taux d'élèves étudiant dans leur EPCI de résidence	21
Figure 21 : Les relations domicile-études	21

Figure 22 : Les relations domicile-études	22	Figure 41 : Parts des déplacements réalisés en TCU et TCI	31
Figure 23 : Taux de personnes immobiles en fonction de l'âge	23	Figure 42 : Part des déplacements journaliers réalisés en transports en commun	31
Figure 24 : Taux de personnes immobiles en fonction du sexe	23	Figure 43 : Fréquence d'utilisation du train et du car	32
Figure 25 : Taux de personnes immobiles en fonction de l'occupation principale	24	Figure 44 : Répartition des motifs exprimés pour l'utilisation du train	32
Figure 26 : Mobilité (déplacements par personne et par jour) en fonction de l'âge	24	Figure 45 : Répartition des freins exprimés pour l'utilisation du train	32
Figure 27 : Mobilité (déplacements par personne et par jour) en fonction du sexe	25	Figure 46 : Différents modes de transports en commun (trajets)	33
Figure 28 : Mobilité en fonction de l'occupation principale	25	Figure 47 : Modes de rabattement et de diffusion vers les cars et le train	33
Figure 29 : Répartition des déplacements selon le mode de transport principal	26	Figure 48 : Répartition des modes mécanisés de rabattement et de diffusion	33
Figure 30 : Nombre de déplacements par jour en fonction du mode	26	Figure 49 : Part des déplacements réalisés à vélo	34
Figure 31 : Nombre de déplacements par jour, par mode, en fonction de l'âge	27	Figure 50 : Fréquence d'utilisation du vélo	34
Figure 32 : Nombre de déplacements par jour, par mode, en fonction de l'EPCI	27	Figure 51 : Part des déplacements journaliers réalisés à vélo	34
Figure 33 : Taux de voitures ayant circulé la veille	28	Figure 52 : Part des déplacements réalisés en marche à pied	35
Figure 34 : Répartition des usages de l'automobile (conducteur ou passager)	28	Figure 53 : Part des déplacements journaliers réalisés à pied	35
Figure 35 : Part de déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur	28	Figure 54 : Répartition des motifs de déplacement (hors retours au domicile)	36
Figure 36 : Fréquence d'utilisation de la voiture	29	Figure 55 : Liste complète des motifs et les conventions de regroupement utilisées	37
Figure 37 : Taux d'occupation des véhicules	29	Figure 56 : lieu de travail des actifs la veille de l'enquête	37
Figure 38 : Taux d'occupation des voitures particulières (considérant des personnes de 5 ans et plus)	29	Figure 57 : Répartition modale en fonction du motif de déplacement	38
Figure 39 : Motif de déplacement des personnes qui occupent une place de passager en voiture (considérant des personnes de 5 ans et plus)	30	Figure 58 : Durée moyenne des déplacements et budget-temps	39
Figure 40 : Fréquence du co-voiturage	30	Figure 59 : Durée moyenne des déplacements en minutes	39
		Figure 60 : Distance moyenne des déplacements et cumul journalier	40
		Figure 61 : Distance moyenne parcourue par déplacement	40
		Figure 62 : Durée moyenne d'un déplacement [min] selon le mode	41

Figure 63 : Durée moyenne d'un déplacement [min] selon le motif	41	Figure 81 : Taux de possession du permis de conduire	54
Figure 64 : Distance moyenne d'un déplacement [km] selon le mode	42	Figure 82 : Taux de mobilité	55
Figure 65 : Distance moyenne d'un déplacement [km] selon le motif	42	Figure 83 : Répartitions modales des déplacements	55
Figure 66 : Distance journalière moyenne en voiture par ménage en km	43	Figure 84 : Répartitions par motifs de déplacements	56
Figure 67 : Distances journalières moyennes parcourues en voiture conducteur par ménage	43	Figure 85 : Distances et durées moyennes des déplacements	57
Figure 68 : Consommation d'énergie par déplacement (gramme équivalent pétrole)	44	Figure 86 : Répartitions horaires des déplacements sur les 3 périmètres enquêtés	57
Figure 69 : Consommation d'énergie par personne (gramme équivalent pétrole)	44		
Figure 70 : Production de CO2 par personne [g]	45		
Figure 71 : Répartition horaire des déplacements suivant le mode utilisé (heures de départ)	46		
Figure 71 : Répartition horaire des déplacements suivant le mode de transport utilisé	47		
Figure 72 : Les flux tous modes	48		
Figure 73 : Matrice des flux journaliers tous modes par EPCI	49		
Figure 74 : Fréquence de déplacement vers des grandes villes avoisinantes	50		
Figure 75 : Motifs de déplacement vers des grandes villes avoisinantes	50		
Figure 76 : Modes de transport utilisés vers des grandes villes avoisinantes	51		
Figure 77 : Population et ménages sur les différents périmètres enquêtés	52		
Figure 78 : Répartition de la population par classe d'âge	53		
Figure 79 : Poids relatifs des actifs, retraités et étudiants	53		
Figure 80 : Taux de motorisation et de non-motorisation	54		

# 1 Introduction

## 1.1 Contexte

La mobilité est un enjeu fondamental aujourd'hui, que ce soit d'un point de vue social, économique, ou environnemental. La connaissance et la compréhension des problématiques liées à la mobilité sont primordiales pour proposer des politiques publiques adaptées aux besoins des citoyens.

### Qu'est-ce qu'une Enquête Déplacements (ED) ?

L'enquête déplacements est un outil pour une meilleure connaissance des pratiques de déplacements des populations résidentes. Elle est un élément essentiel pour élaborer les politiques de transport. Ce type d'enquête est reconnu comme étant d'intérêt général par le Conseil national de l'information statistique.

Une telle enquête consiste à interroger un échantillon représentatif de la population sur un territoire donné. Elle permet de recenser les déplacements du quotidien mais également certains déplacements plus exceptionnels, quel que soit le motif (travail, achat, loisirs, etc.) ou le mode utilisé (voiture, bus, train, etc.).

Suivant les échelles territoriales considérées, ces enquêtes sont adaptées dans leur méthodologie :

- Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont adaptées aux agglomérations importantes,

- Les Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) permettent aux agglomérations de taille moyenne de mettre en place des enquêtes dont la méthodologie est plus légère et moins coûteuse,
- Les Enquêtes Déplacements Grands Territoires (EDGT) sont adaptées aux territoires périurbains moins denses et éloignés des centres des agglomérations.

### Pourquoi faire cette enquête ?

Le pôle métropolitain et les EPCI qui le composent doivent savoir comment les habitants se déplacent, pour proposer les solutions de mobilité les plus adaptées possibles. Ce n'est d'ailleurs pas la première enquête de ce type menée sur le territoire du pôle métropolitain.

En 2011 le Syndicat Mixte du SCoT Caen Métropole, devenu Pôle Métropolitain Socle, a réalisé une EDGT à l'échelle du département du Calvados. Le Syndicat Mixte était alors mandataire d'un groupement de commande constitué du Pôle, de Viacités (ancienne autorité organisatrice des transports de Caen la mer) et du Département du Calvados. D'octobre 2010 à février 2011, 7 500 ménages et 50 000 déplacements avaient été enquêtés. Cette étude a notamment servi de support à l'élaboration du PDU de Caen la Mer et l'évaluation du PADD du SCOT.

En 2015, la physionomie du Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole a évolué. Le pôle a accueilli de nombreux membres et comptait 26 EPCI et 3 départements le 31 décembre 2016.

Fort de son expérience de l'enquête de 2011 et conscient de la valeur de l'exploitation des données issues d'une Enquête Déplacements Villes Moyennes, le pôle a souhaité réaliser une nouvelle enquête

déplacements pour bénéficier de données homogènes sur une plus grande partie de son territoire.

Or, il est indispensable pour Caen Normandie Métropole de disposer rapidement de données relatives aux transports et aux déplacements pour être force de proposition. En effet, depuis la réunification des deux Normandies, beaucoup de changements s'opèrent. Les périmètres évoluent. Le Schéma Départemental de Coopération Intercommunal a bouleversé les frontières des EPCI et celles des SCOT, regroupant parfois jusqu'à 11 EPCI pour n'en faire plus qu'un seul.

En outre, la loi MAPTAM a confié l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires à la Région. Le calendrier très contraint de ce SRADDET prévoit une approbation du document avant le 27 juillet 2019. Le temps de rédaction extrêmement court de 18 mois ne permet pas à la Région Normandie de mener l'ensemble des études nécessaires au montage de tous les schémas regroupés dans le SRADDET, notamment le Schéma Régional d'Intermodalité. Les données fournies par l'enquête déplacements, les études et les analyses découlant de l'enquête seront intégralement mises à disposition des services de l'Etat et de la Région. Elles pourront justifier des partis pris d'aménagement du territoire à l'échelle régionale. Une meilleure connaissance des déplacements réels des Normands permettra d'élaborer des schémas plus adaptés à leurs besoins.

Les données fournies par l'enquête, touchant à l'ensemble des déplacements habituels des personnes enquêtées, recouvreront non seulement les déplacements routiers mais aussi tous les autres. L'avion, le train, le vélo, la marche à pieds, les transports en commun, le covoiturage seront aussi pris en compte.

Le pôle prévoit également de remettre, à chaque établissement public enquêté, EPCI ou porteur de SCoT, une fiche synthétique de l'état de la mobilité sur leur territoire. Elle permettra aux élus et techniciens de disposer de données à la bonne échelle et d'éclairer les décisions à prendre en matière de transport et d'aménagement.

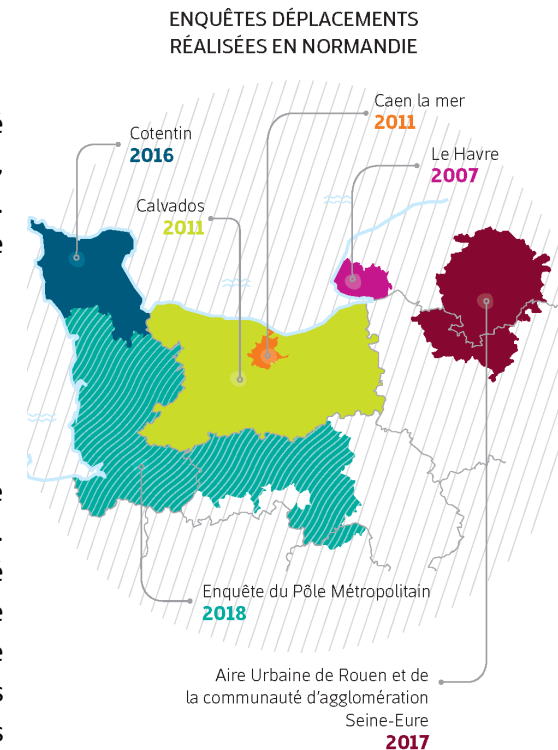
Enfin, les enquêtes frontalières de l'enquête actuelle verront leurs données recollées pour former un ensemble uni.

### Comment est financée cette enquête ?

L'enquête menée en 2017-2018 a été financée par Caen Normandie Métropole, grâce aux cotisations de ses adhérents. L'enquête a également été subventionnée par l'Etat et la Région Normandie.

### Quel est le territoire couvert par l'enquête ?

Le territoire touché par l'enquête regroupe les territoires membres du pôle. Des territoires non-membres ont été enquêtés car ils permettent une continuité territoriale de l'aire d'enquête et/ou parce qu'ils abritent des infrastructures de transports importantes.



Sources : Aucame 2017 - IGN - Geofla

## Méthodologie de l'Enquête Déplacements Manche et Orne

L'enquête se déroule uniquement par téléphone. Elle porte sur un échantillon représentatif de la population vivant dans le périmètre d'enquête.

L'échantillon est constitué de logements tirés au sort. Dans chaque logement, on interroge une seule personne âgée de 5 ans ou plus pour les ménages constitués d'une ou deux personnes. A partir de trois personnes dans le ménage tiré au sort, on interroge deux personnes âgées de 5 ans ou plus.

### L'enquête en chiffres :

**3**  
départements concernés  
par l'enquête (Manche,  
Orne et Sarthe)

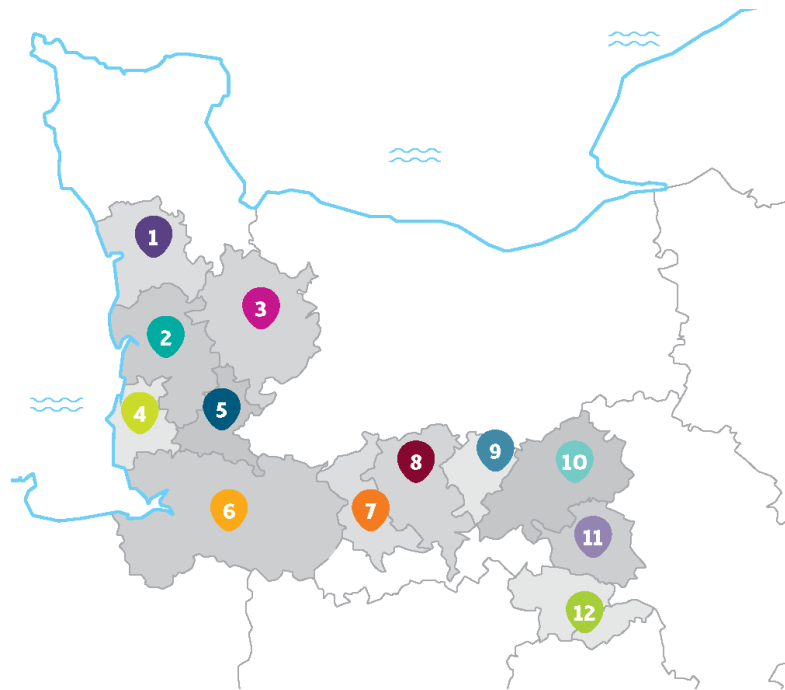
**7 360**  
personnes interrogées

**12**  
intercommunalités soit  
499 communes  
(Manche : 315 ; Orne : 179 ;  
Sarthe : 5)

**4**  
lignes SNCF sur le  
territoire d'enquête (Paris-  
Caen-Cherbourg ; Caen-  
Rennes ; Paris-Granville ;  
Caen-Tours)

**46**  
zones d'enquête

**3**  
autoroutes sur le territoire  
d'enquête (A 84 ; A 88 ;  
A 28)



- |   |  |
|---|--|
| <b>1</b> CC Côte Ouest Centre<br>Manche     | <b>7</b> CC Domfront Tinchebray<br>Interco |
| <b>2</b> CC Coutances Mer et<br>Bocage      | <b>8</b> CA Flers Agglo                    |
| <b>3</b> CA Saint-Lô Agglo                  | <b>9</b> CC du Val d'Orne                  |
| <b>4</b> CC Granville Terre et Mer          | <b>10</b> CC Argentan Intercom             |
| <b>5</b> CC de Villedieu Intercom           | <b>11</b> CC des Sources de l'Orne         |
| <b>6</b> CA Mont-Saint-Michel-<br>Normandie | <b>12</b> CU Alençon                       |

### Les secteurs de tirage

Pour la fiabilité de l'enquête, il faut interroger au moins 160 personnes par zone d'enquête. Les zones d'enquête, appelées secteurs de tirage, sont au nombre de 46. Elles ont été délimitées dans un souci de cohérence territoriale en suivant les contours des EPCI au 1er janvier 2017, et regroupent en moyenne 10 000 personnes.

L'enquête est composée de 3 questionnaires : Ménage, Personne, Déplacements. L'ensemble de l'entretien téléphonique n'excède pas 25 minutes.

L'enquête déplacements Manche et Orne, qui s'est déroulée du 26 septembre 2017 au 3 février 2018, a permis d'interroger 7 416 personnes, issues de 6 232 ménages différents.

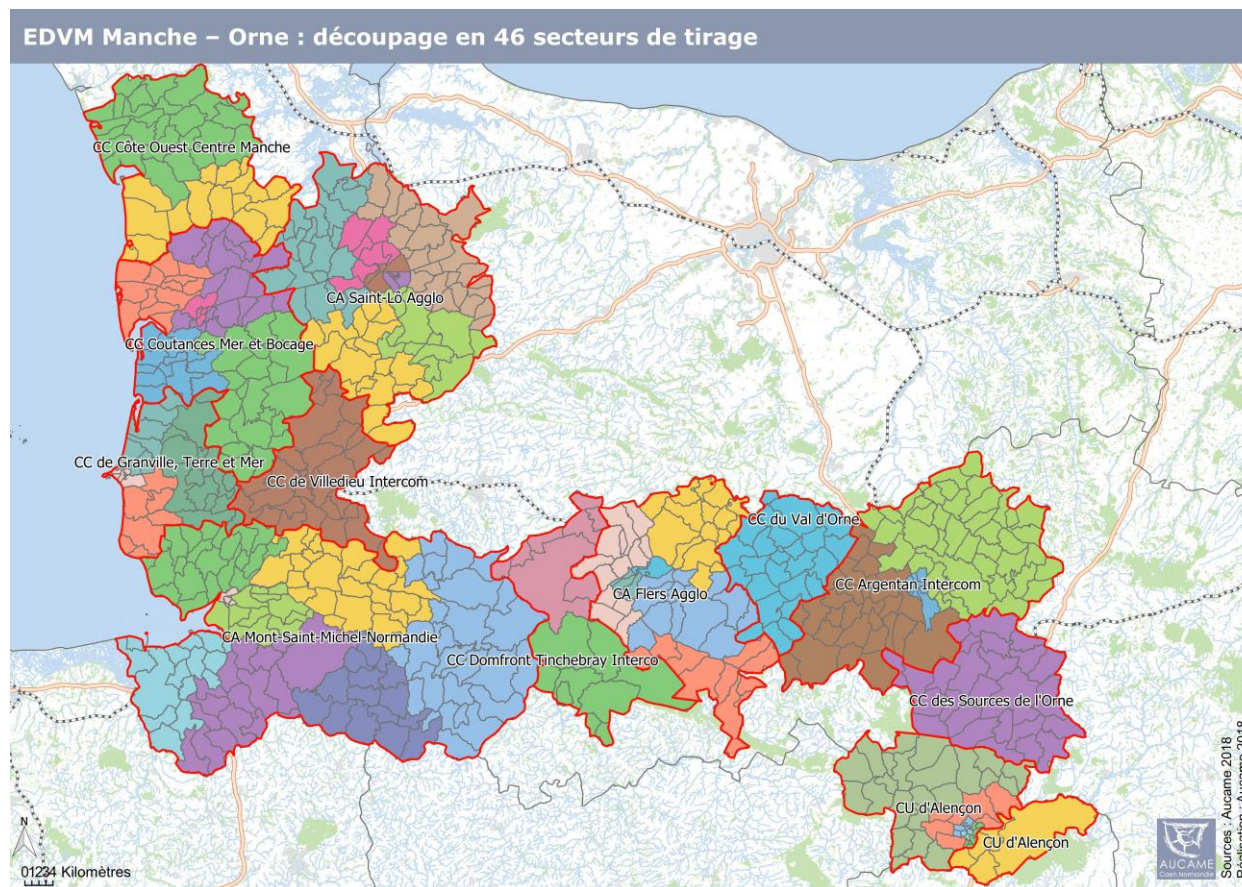


Figure 1 : Les secteurs de tirage

## 1.2 Glossaire

**Cerema** : Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires.

**Déplacement (définition Cerema)** : Le déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transports ». Un déplacement répond à 4 questions : Pourquoi ? Où ? Quand ? Comment ?

**Générateurs de déplacements** : Générateurs de trafics ou générateurs ponctuels de déplacements : lieux non résidentiels mais attractifs, repérés géographiquement et affectés d'un numéro de zone fine d'enquête.

**RTAOM** : Ressort Territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

**Ménage** : Un ménage désigne l'ensemble des personnes qui partagent la même résidence principale sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté (définition INSEE).

**Mode (de déplacement)** : Moyen, mécanisé ou non, utilisé pour se déplacer. La marche à pied est le seul mode non mécanisé.

**Motif (de déplacement)** : Désigne l'activité conduisant à effectuer le déplacement.

**Intermodal (déplacement intermodal)** : Déplacement effectué au moyen de plusieurs modes de transport mécanisés, par exemple un déplacement fait en voiture puis en train ou un déplacement fait en vélo puis en bus.

**Secteurs de tirage d'échantillon** : Secteurs géographiques issus du découpage de l'aire d'enquête, dans lesquels sont tirées aléatoirement des adresses de logements. Il s'agit de regroupements d'IRIS de l'INSEE, de communes ou de regroupements de communes.

**TCI** : Transports Collectifs Interurbains (Car Manéo, Cap'Orne, Réseau TER...).

**TCU** : Transports Collectifs Urbains (Némus à Flers, Altobus à Alençon, TUSA à Saint-Lô, Argentan Bus...).

**Trajet** : Portion d'un déplacement lorsque celui-ci est effectué au moyen d'un ou plusieurs modes de transport mécanisés.

**VP** : Véhicule particulier, VPC étant conducteur d'un VP, VPP étant passager d'un VP.

**Zones fines (origine ou destination)** : Zones géographiques fines (internes ou externes) servant au repérage des lieux d'origine ou de destination des déplacements.

## 2 Ménages et personnes

### 2.1 La population

Le périmètre de l'enquête 2017 compte 461 315 habitants. Cette population se répartit selon un maillage de villes-centres (Saint-Lô, Granville, Coutances, Avranches, Flers, Argentan et Alençon) et un tissu de pôles secondaires :

- Fleury / Villedieu-les-Poêles-Rouffigny / Sainte-Cécile,
- Saint-Amand / Torigny-les-Villes,
- Saint-Sébastien-de-Raids / Périers / Vaudrimesnil / Saint-Sauveur-Lendelin,
- Gouville-sur-Mer / Blainville-sur-Mer / Agon-Coutainville / Tourville-sur-Sienne,
- Pontorson,
- Saint-James,
- Saint-Hilaire-du-Harcouët / Grandparigny / Mortain-Bocage,
- Domfront-en-Poiraise,
- La-Ferté-Macé,
- Sées.

Précision : L'EDVM est redressée sur la base des populations résidentes habituelles. Les différentes exploitations réalisées considèrent uniquement la « population municipale ». Les résidents secondaires ne sont pas traités dans ces analyses.

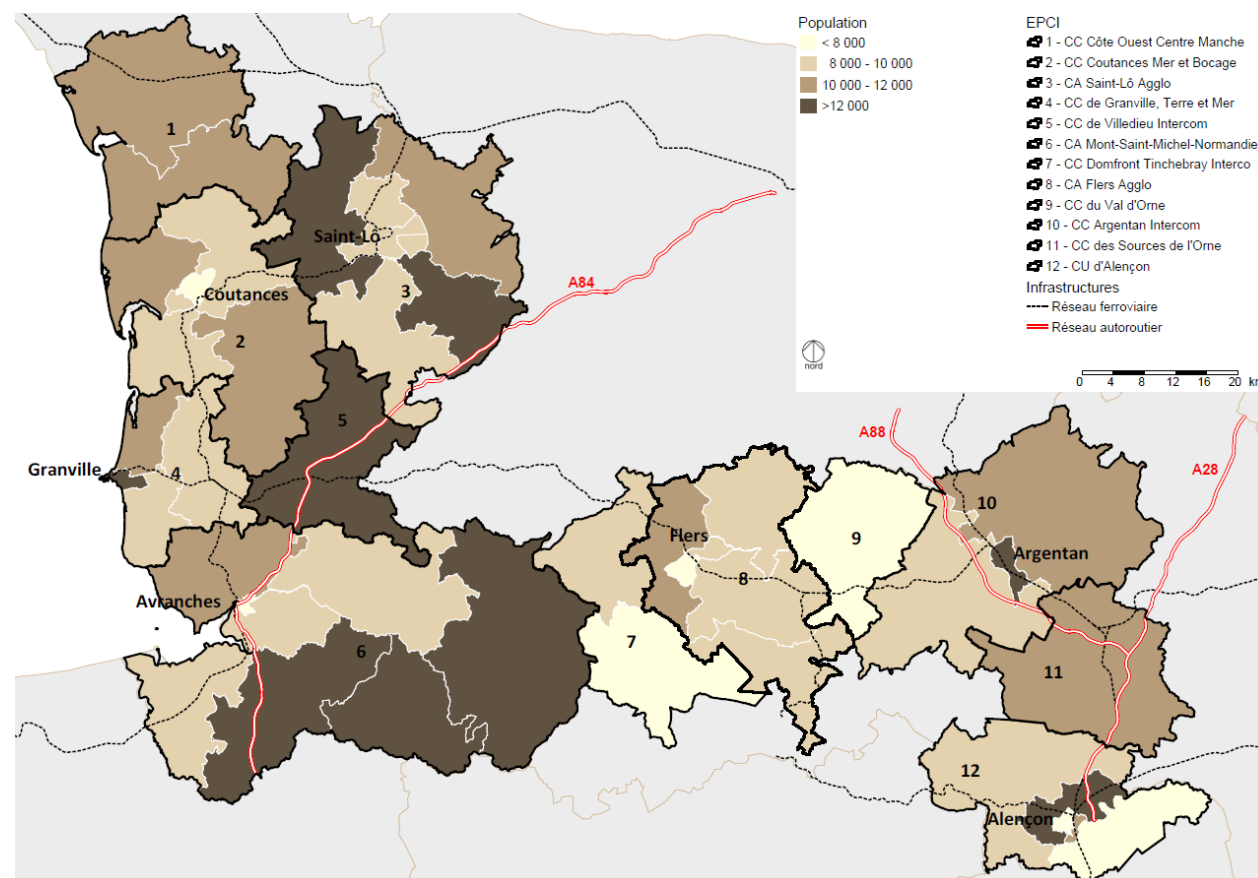


Figure 2 : Population par secteur de tirage (population municipale)

## 2.2 Les ménages

### 2.2.1 La taille des ménages

Avec environ 214 500 ménages, la taille moyenne des ménages est de 2,15 personnes.

La taille moyenne des ménages est relativement homogène sur l'ensemble des territoires, excepté pour les villes-centres (Granville, Coutances, Saint-Lô, Avranches, Flers, Argentan et Alençon), où celle-ci est légèrement inférieure.

EPCI	Population	Taille de ménages
CA Flers Agglo	52 900	2,18
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	86 000	2,15
CA Saint-Lô Agglo	74 200	2,18
CC Argentan Intercom	33 000	2,14
CC Coutances Mer et Bocage	46 700	2,16
CC Côte Ouest Centre Manche	22 000	2,18
CC Domfront Tinchebray Interco	16 000	2,17
CC de Granville, Terre et Mer	43 300	2,05
CC de Villedieu Intercom	15 500	2,22
CC des Sources de l'Orne	11 700	2,19
CC du Val d'Orne	5 600	2,30
CU d'Alençon	54 400	2,10
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>461 300</b>	<b>2,15</b>

Figure 3 : Taille moyenne des ménages par EPCI

La taille moyenne des ménages est légèrement inférieure à celle constatée lors de l'EDGT 2010-2011 sur l'ensemble du Calvados (2,23 personnes / ménages).

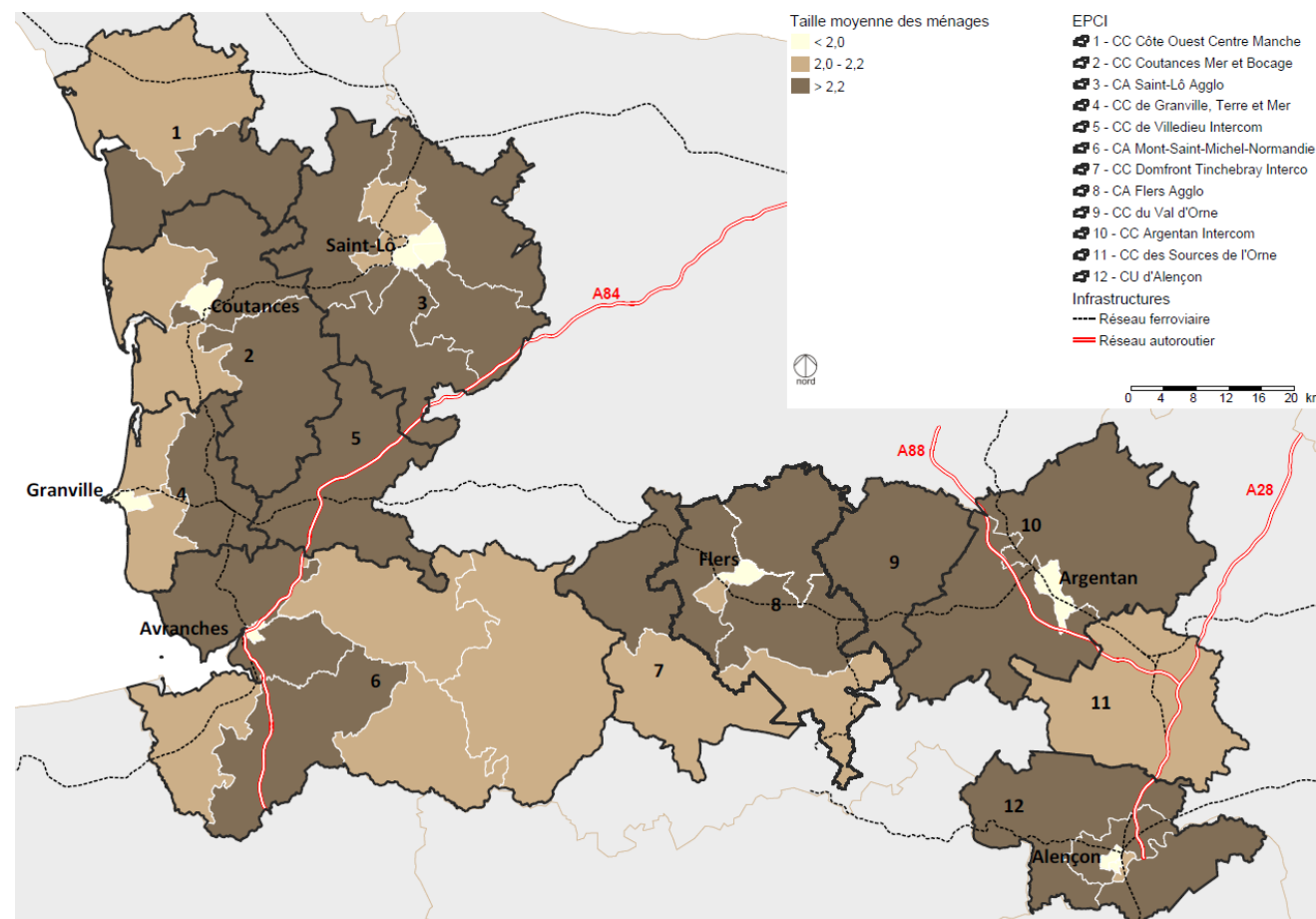


Figure 4 : Taille moyenne des ménages

## 2.2.2 Les voitures particulières / motorisation

### La motorisation des ménages

Les résidents du périmètre de l'enquête 2017 possèdent environ 319 600 véhicules particuliers avec un taux moyen de motorisation de 1,49 véhicule par ménage. Cependant, l'équipement des ménages en automobile est variable en fonction des territoires enquêtés. Les résidents de la CU d'Alençon sont les moins équipés (1,34 véhicule par ménage). A l'inverse, les résidents de la CC du Val d'Orne sont les plus équipés (1,70 véhicule par ménage).

EPCI	Nb de voitures par 1000 pers	Taux de ménages sans voiture
CA Flers Agglo	669	11%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	715	6%
CA Saint-Lô Agglo	692	6%
CC Argentan Intercom	692	11%
CC Coutances Mer et Bocage	733	6%
CC Côte Ouest Centre Manche	724	6%
CC Domfront Tinchebray Interco	724	7%
CC de Granville, Terre et Mer	695	10%
CC de Villedieu Intercom	716	3%
CC des Sources de l'Orne	744	10%
CC du Val d'Orne	739	4%
CU d'Alençon	639	12%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>693</b>	<b>8%</b>

Figure 5 : Nombre de voitures et taux de non-motorisation des ménages par EPCI

En moyenne, 8 % des ménages ne disposent pas de véhicule particulier. Ce taux de non-motorisation augmente sensiblement dans les pôles urbains

Le caractère dense de certains territoires permettant à la fois des distances parcourues moindres pour les déplacements du quotidien et des offres alternatives à l'automobile plus attractives explique cette moindre motorisation des ménages sur les villes-centres.

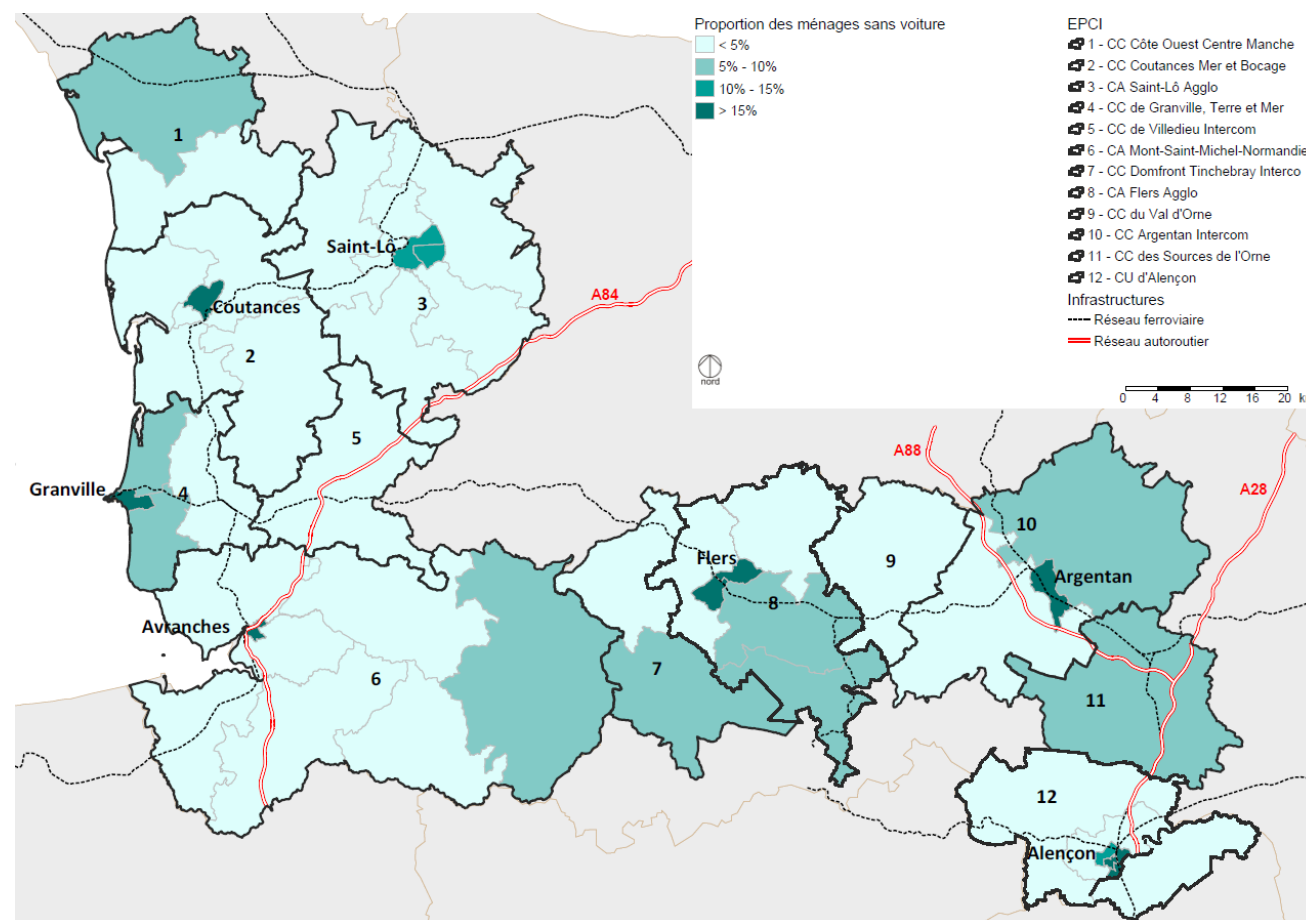


Figure 6 : Taux de ménages sans voiture

### 2.2.3 Les voitures particulières

#### Type de voitures

Le parc automobile des résidents du périmètre de l'enquête 2017 est majoritairement constitué de véhicules diesel (près de 70 %). Cette proportion est sensiblement supérieure à la moyenne nationale (63 % au 1<sup>er</sup> janvier 2017)<sup>1</sup>.

Les véhicules essence représentent quant à eux 28 % et les motorisations alternatives (Gaz, électrique & hybride) représentent 1,4 % du parc.

Type de véhicule	Nb de voitures	Taux
SANS PLOMB	90 895	28,4%
SUPER	2 281	0,7%
DIESEL	221 719	69,4%
GAZ	937	0,3%
ÉLECTRIQUE	868	0,3%
HYBRIDE	2 415	0,8%
AUTRE	461	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>319 576</b>	<b>100 %</b>

Figure 7 : Parc automobile par source d'énergie

#### Age des voitures

La répartition ci-après dénote un parc automobile relativement ancien avec notamment 20 % environ de véhicules immatriculés avant 1999 (inclus). L'âge moyen du parc automobile est d'environ 11 ans, soit environ 2 ans de plus que la moyenne nationale (9 ans).

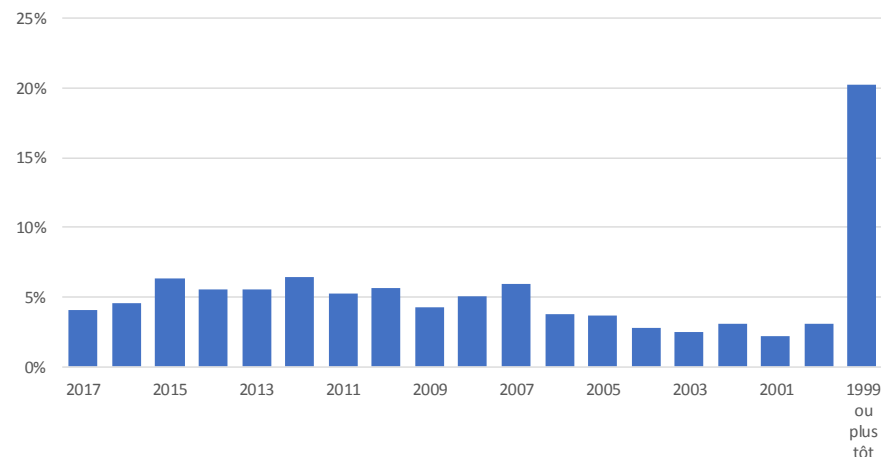


Figure 8 : Répartition de l'âge des véhicules du parc automobile

EPCI	Age moyenne des voitures en ans	Part de voitures diesel
CA Flers Agglo	11,2	68%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	11,0	72%
CA Saint-Lô Agglo	10,4	67%
CC Argentan Intercom	11,0	70%
CC Coutances Mer et Bocage	11,3	72%
CC Côte Ouest Centre Manche	10,7	76%
CC Domfront Tinchebray Interco	11,8	75%
CC de Granville, Terre et Mer	10,6	64%
CC de Villedieu Intercom	10,6	81%
CC des Sources de l'Orne	10,8	76%
CC du Val d'Orne	12,5	71%
CU d'Alençon	11,0	62%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>11,1</b>	<b>69%</b>

<sup>1</sup> Parc des véhicules au 1er janvier 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

## 2.2.4 Le stationnement

### Stationnement automobile sur le lieu de travail ou d'études

Déterminant important du choix du mode de transport, les conditions de stationnement à la destination se révèlent assez favorables pour l'automobile avec seulement 10 % de personnes interrogées déclarant ne pas disposer de facilités de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études.

	Taux
Non	9,7%
Oui, car j'ai (ou je pourrais avoir) une place réservée	41,8%
Oui, car il y a une offre de stationnement importante à proximité	43,8%
Oui, compte tenu de mes horaires	4,7%

**Figure 9 : Répartition des réponses au questionnaire sur la disposition de facilité de stationnement automobile sur le lieu de travail ou d'études**

### Stationnement vélo sur le lieu de travail ou d'études

Pour le stationnement vélo, 45 % des personnes interrogées disposent d'un stationnement abrité (dans l'enceinte ou à proximité de leur lieu de travail ou d'études). Dans le même temps, 40 % des personnes interrogées disposent également de stationnements non abrités.

	Taux
Non	15%
Oui, dans l'enceinte du lieu et abrité	40%
Oui, dans l'enceinte du lieu mais non abrité	26%
Oui, à proximité du lieu et abrité	5%
Oui, à proximité du lieu mais non abrité	14%

**Figure 10 : Répartition des réponses au questionnaire sur la disposition de facilité de stationnement vélo sur le lieu de travail ou d'études**

## 2.3 Les critères socio-économiques

### 2.3.1 Le sexe

Concernant le périmètre de l'enquête 2017, 52,5% de la population est féminine d'après le recensement de la population 2014. Cependant, la répartition des sexes de l'échantillon redressé de cette enquête a un taux de femmes plus élevé (54,9%). A noter que les observations de l'enquête ne sont pas pondérées en fonction du sexe<sup>2</sup>. Par conséquent, les femmes sont légèrement surreprésentées dans l'échantillon de cette enquête.

### 2.3.2 L'âge

Le territoire étudié est marqué par la prépondérance de la classe d'âge 65 ans et plus (23 % de la population municipale) expliqué par un triple phénomène de vieillissement de la population, de déficit migratoire pour les jeunes de 18 à 29 ans et, à l'inverse, par un excédent migratoire des seniors de 60 ans et plus venus passer leur retraite sur le territoire. Ce phénomène est constaté sur l'ensemble de la Normandie.

La population est globalement plus âgée que celle résidant sur le territoire de Caen-la-Mer avec une relative surreprésentation des classes d'âge suivantes :

- 23 % de 65 ans et + pour 14,5 % sur Caen-la-Mer,
- 21% de 50 à 64 ans pour 19% sur Caen-la-Mer,
- 20% de 35 à 49 ans pour 18,5% sur Caen-la-Mer.

A l'inverse, le poids relatif des classes d'âge les plus jeunes est moindre avec les principaux écarts constatés sur les tranches 18/24 et 25/34 ans

- 6 % de 18-24 ans pour 13 % sur Caen-la-Mer,
- 9% de 25-34 ans pour 15% sur Caen-la-Mer.

EPCI	Moins de 18 ans	18 à 64 ans	65 ans et plus	Age moyen
CA Flers Agglo	20%	58%	22%	43,0
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	19%	56%	25%	44,6
CA Saint-Lô Agglo	20%	60%	20%	41,2
CC Argentan Intercom	20%	58%	22%	43,2
CC Coutances Mer et Bocage	20%	56%	25%	44,2
CC Côte Ouest Centre Manche	19%	55%	25%	44,7
CC Domfront Tinchebray Interco	20%	57%	24%	44,1
CC de Granville, Terre et Mer	19%	54%	28%	46,3
CC de Villedieu Intercom	19%	57%	24%	43,6
CC des Sources de l'Orne	21%	57%	22%	41,8
CC du Val d'Orne	21%	58%	21%	42,5
CU d'Alençon	20%	59%	21%	42,2
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>20%</b>	<b>57%</b>	<b>23%</b>	<b>43,5</b>

Figure 11 : Poids relatifs des différentes classes d'âge et âge moyen

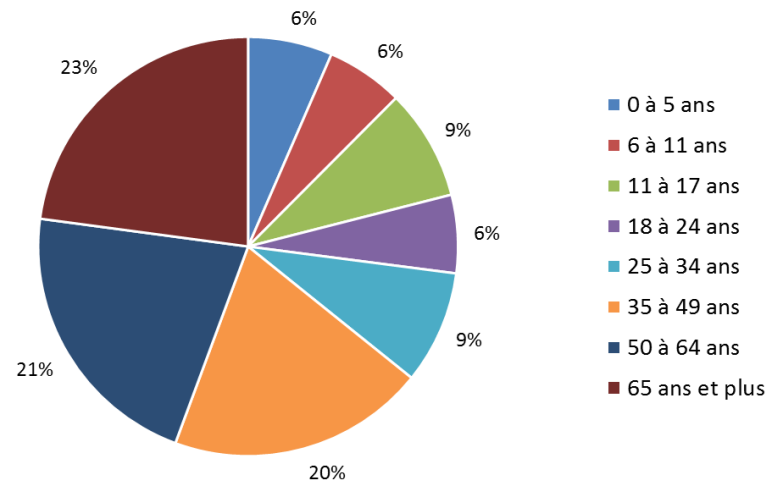


Figure 12 : Répartition des classes d'âge

<sup>2</sup> Le redressement de l'enquête se fait à partir des données INSEE RP 2014.

### 2.3.3 L'occupation principale

Confirmant le point précédent, l'occupation principale des personnes résidentes montre une part relative importante de la population retraitée (30 % sur le périmètre enquêté en 2017 contre 20% sur Caen-la-Mer et 25 % sur l'ensemble du Calvados constatés en 2010-2011).

Le poids de la population étudiante est relativement faible compte-tenu de l'attractivité exercée par Caen-la-Mer (1% en sur le périmètre enquêté en 2017 contre près de 9% sur Caen-la-Mer et 4,8% à l'échelle du département constatés en 2010-2011).

En revanche, la part des scolaires (jusqu'au bac) est plus importante sur le territoire enquêté que pour l'ensemble du Calvados (respectivement 17% et 12,7% de la population résidente).

Le taux d'activité constaté sur le périmètre de l'enquête 2017 (42 % d'actifs occupés à temps plein ou à temps partiel) est voisin de celui constaté en 2010-2011 sur Caen-la-Mer (42 %) et sensiblement inférieur à celui constaté à l'époque sur l'ensemble du Calvados (46%).

EPCI	Taux d'actifs	
	(ayant un emploi)	Taux de retraités
CA Flers Agglo	37%	29%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	45%	33%
CA Saint-Lô Agglo	46%	26%
CC Argentan Intercom	41%	29%
CC Coutances Mer et Bocage	39%	33%
CC Côte Ouest Centre Manche	43%	30%
CC Domfront Tinchebray Interco	44%	33%
CC de Granville, Terre et Mer	40%	35%
CC de Villedieu Intercom	46%	31%
CC des Sources de l'Orne	48%	26%
CC du Val d'Orne	42%	27%
CU d'Alençon	43%	27%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>42%</b>	<b>30%</b>

Figure 13 : Poids relatifs des actifs et retraités

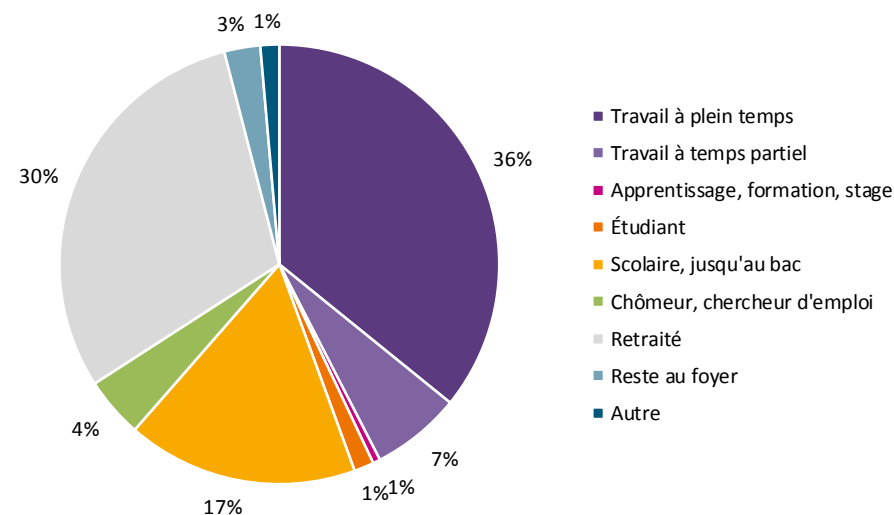


Figure 14 : Occupation principale (personnes de 5 ans et plus)

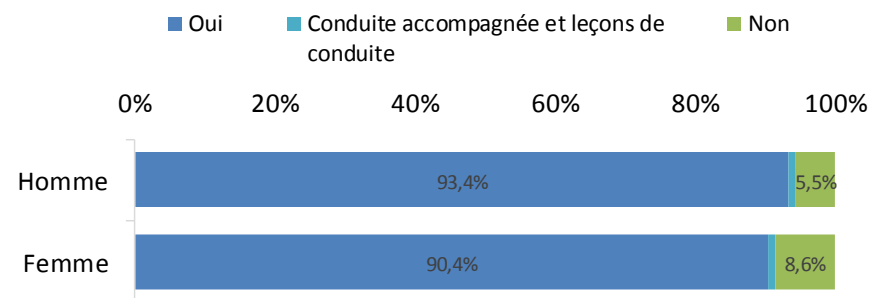
### 2.3.4 Le permis de conduire

Parmi les personnes âgées de 18 ans et plus, 92% disposent du permis. Seulement 8% des personnes en âge de conduire ne disposent pas du permis.

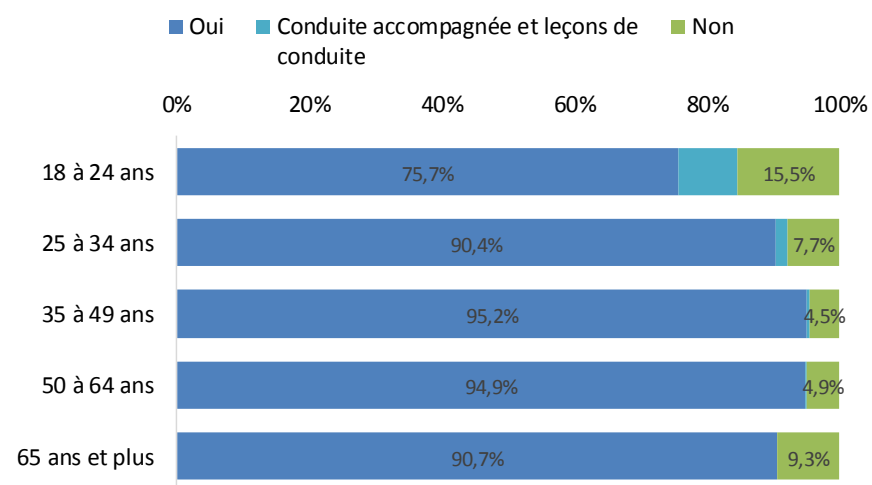
Il subsiste un écart relatif en fonction du sexe avec 93 % des hommes disposant du permis pour 90% des femmes.

Enfin, la disposition du permis de conduire en fonction des tranches d'âge présente des disparités plus marquées avec :

- Les classes d'âge de 35 à 49 et de 50 à 64 ans disposant à 95 % du permis de conduire,
- Tandis que les autres classes d'âge présentent des taux de permis de conduire moindres, notamment pour les plus jeunes (18-24 ans)



**Figure 15 : Possession du permis de conduire en fonction du sexe (personnes de 18 ans et plus)**



**Figure 16 : Possession du permis de conduire en fonction de l'âge (personnes de 18 ans et plus)**

## 2.4 Les relations domicile-travail

Les relations Domicile-Travail<sup>3</sup> des actifs du périmètre de l'enquête 2017 se structurent en étoile autour de chaque ville-centre des différentes EPCI, polarisant les emplois du territoire. En moyenne sur le territoire, 55% des actifs résident et travaillent dans le même EPCI, avec des taux plus faibles pour les polarités secondaires.

EPCI	Taux d'actifs travaillant dans l'EPCI
CA Flers Agglo	66%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	79%
CA Saint-Lô Agglo	72%
CC Argentan Intercom	61%
CC Coutances Mer et Bocage	52%
CC Côte Ouest Centre Manche	55%
CC Domfront Tinchebray Interco	40%
CC de Granville, Terre et Mer	63%
CC de Villedieu Intercom	39%
CC des Sources de l'Orne	28%
CC du Val d'Orne	30%
CU d'Alençon	75%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>55%</b>

Figure 17 : Taux d'actifs travaillant dans leur EPCI de résidence

<sup>3</sup> Cette statistique se veut à l'échelle de l'individu, soit le salarié. Chaque salarié est compté une fois, indépendamment de la fréquence de ses déplacements de domicile au travail.

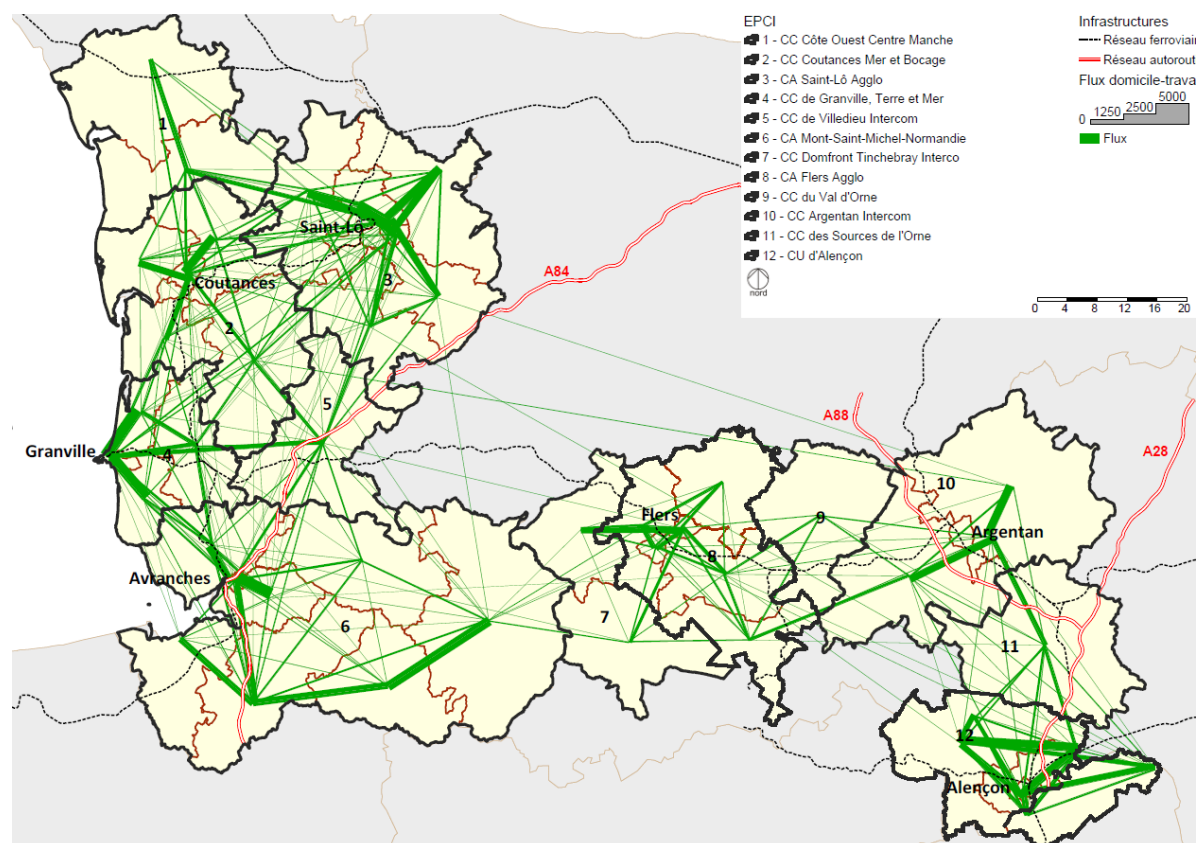


Figure 18 : Les relations domicile-travail

Parmi les plus fortes relations Domicile-Travail entre EPCI, on distinguera les flux suivants :

- La CA Flers Agglo attire des flux importants depuis la CC de Domfront Tinchebray Interco (2 500 relations DT journalières) avec des mouvements inverses également constatés mais d'un volume nettement moindre (1 100 relations DT journalières),
- La CA du Mont Saint-Michel Normandie attire des flux DT notables depuis les CC de Granville, Terre et Mer et de Villedieu Intercom (1 900 relations DT journalières) avec des mouvements inverses relativement comparables (près de 1 500 relations DT journalières),
- La CA de Saint-Lô Agglo attire des volumes de déplacements importants depuis les CC Coutances Mer et Bocage et Côte Ouest Centre Manche (2 700 relations DT) avec des mouvements inverses importants mais nettement moindres (1 200 relations DT),
- Les CC Coutances Mer et Bocage et Granville, Terre et Mer présentent un fonctionnement relativement équilibré avec environ 1 500 relations Domicile-Travail constatées de l'une vers l'autre et inversement,
- La CU d'Alençon attire quant à elle des flux notables depuis la CC du Val d'Orne (~1 300 relations DT journalières).

Enfin, les relations Domicile-Travail des actifs résidents vers l'extérieur du périmètre enquêté représentent 17% des relations DT totaux (29 300 relations DT journaliers).

Relations domicile-travail	CA Flers Agglo	CA Mont-Saint-Michel-Normandie	CA Saint-Lô Agglo	CC Argentan Intercom	CC Coutances Mer et Bocage	CC Côte Ouest Centre Manche	CC Domfront Tinchebray Interco	CC de Granville, Terre et Mer	CC de Villedieu Intercom	CC des Sources de l'Orne	CC du Val d'Orne	CU d'Alençon	Hors périmètre	Toute zone
CA Flers Agglo	11 383	244		382			1 105				528	152	3 561	17 355
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	134	26 011	166		206		414	1 460	486				4 206	33 085
CA Saint-Lô Agglo		272	21 180	85	1 227	640			625				5 340	29 369
CC Argentan Intercom	583			7 258	156					500	230	413	2 672	11 812
CC Coutances Mer et Bocage		127	2 721		8 456	789		1 481	389				2 154	16 117
CC Côte Ouest Centre Manche			1 260		850	4 712							1 789	8 612
CC Domfront Tinchebray Interco	2 501		36	36			2 391				25		1 059	6 047
CC de Granville, Terre et Mer		1 886	263		1 509			9 653	428				1 544	15 283
CC de Villedieu Intercom	66	972	756		378			1 026	2 281				424	5 904
CC des Sources de l'Orne	53			473						1 300		<b>1 346</b>	1 504	4 675
CC du Val d'Orne	506			256							628		735	2 125
CU d'Alençon		31		248						653		15 513	4 267	20 712
Toute zone	15 227	29 543	26 382	8 737	12 783	6 141	3 910	13 620	4 210	2 453	1 411	17 424	29 255	171 096

Figure 19 : Les relations domicile-travail

## 2.5 Les relations domicile-études

Les relations Domicile-Etudes du périmètre de l'enquête 2017 se structurent également en étoile autour de chaque ville centre des différentes EPCI, où sont concentrés les établissements scolaires (notamment pour l'enseignement supérieur).

En comparaison, les relations entre EPCI restent relativement faibles. En moyenne sur le territoire, 78% des élèves résident et étudient dans le même EPCI, avec des taux particulièrement bas pour les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne.

EPCI	Taux d'élèves étudiant dans l'EPCI
CA Flers Agglo	85%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	93%
CA Saint-Lô Agglo	93%
CC Argentan Intercom	87%
CC Coutances Mer et Bocage	82%
CC Côte Ouest Centre Manche	71%
CC Domfront Tinchebray Interco	76%
CC de Granville, Terre et Mer	90%
CC de Villedieu Intercom	71%
CC des Sources de l'Orne	48%
CC du Val d'Orne	54%
CU d'Alençon	91%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>78%</b>

Figure 20 : Taux d'élèves étudiant dans leur EPCI de résidence

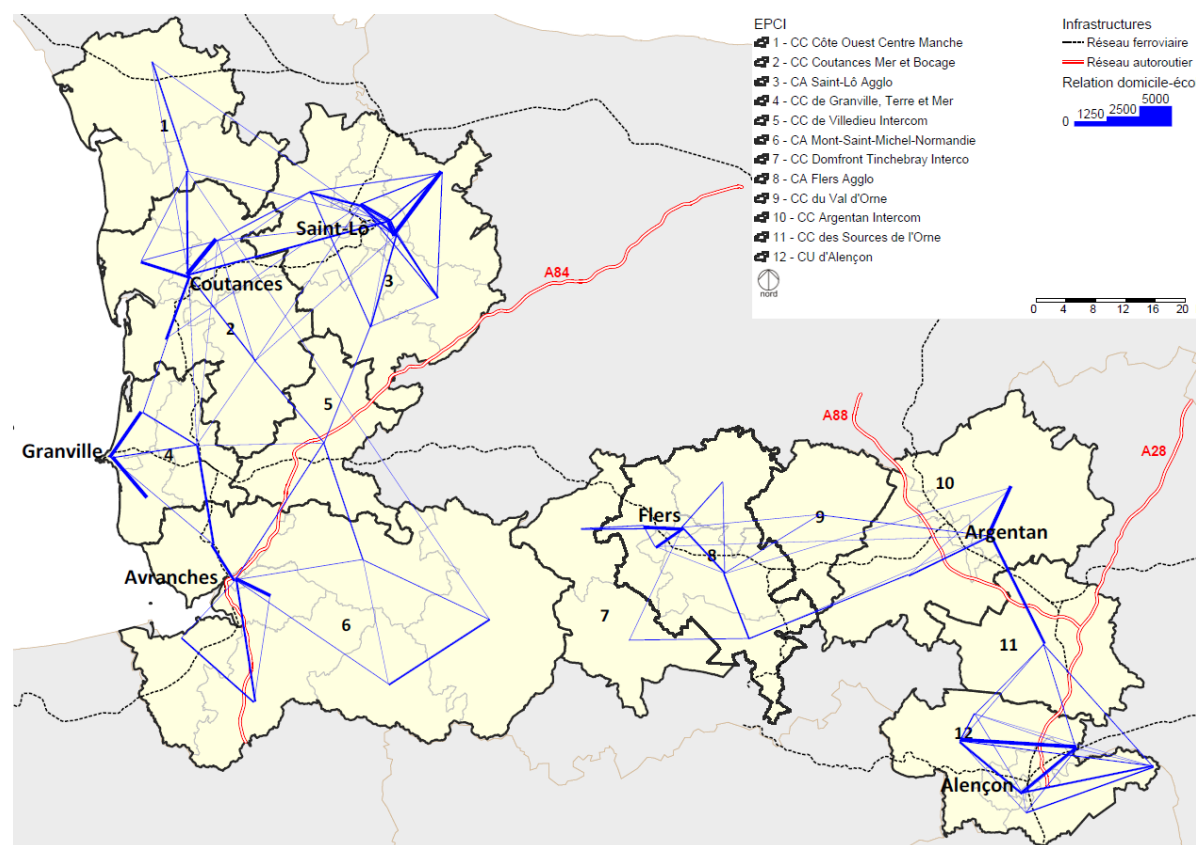


Figure 21 : Les relations domicile-études

On distingue les principales relations Domicile-Etudes (DE) suivantes sur le périmètre enquêté en 2017 :

- 16,5% des relations sont internes à la CA Saint-Lô Agglo (13 600 relations DE journaliers),
- 15,1% des relations sont internes à la CA Mont-Saint-Michel-Normandie (12 500 relations DE journaliers),
- 11,5% des relations sont internes à la CU d'Alençon (9 400 relations DE journaliers),
- 10,0% des relations sont internes à la CA Flers Agglo (8 300 relations DE journaliers),
- 8,4% des relations sont internes à la CC Coutances, Mer et Bocage (6 900 relations DE journaliers),
- 7,3% des relations sont internes à la CC de Granville, Terre et Mer (6 000 relations DE journaliers),
- 6,3% des relations sont internes à la CC Argentan Intercom (5 200 relations DE journaliers).

Au total, les relations Domicile-Etudes des élèves résidents vers l'extérieur du périmètre enquêté représentent 5,4% des relations DE totaux (4 400 relations DE journaliers).

Relations domicile-études	CA Flers Agglo	CA Mont-Saint-Michel-Normandie	CA Saint-Lô Agglo	CC Argentan Intercom	CC Coutances Mer et Bocage	CC Côte Ouest Centre Manche	CC Domfront Tinchebray Interco	CC de Granville, Terre et Mer	CC de Villedieu Intercom	CC des Sources de l'Orne	CC du Val d'Orne	CU d'Alençon	Hors périmètre	Toute zone
CA Flers Agglo	8 200			188			287					63	859	9 596
CA Mont-Saint-Michel-Normandie		12 472			89			606	55				211	13 432
CA Saint-Lô Agglo			13 174		663				87			84	151	14 159
CC Argentan Intercom	250			5 213						76			484	6 024
CC Coutances Mer et Bocage			454		6 857	43		57	76				917	8 404
CC Côte Ouest Centre Manche		59	179		589	2 447							166	3 440
CC Domfront Tinchebray Interco	495						2 006						150	2 651
CC de Granville, Terre et Mer		82			293			6 030	65				238	6 708
CC de Villedieu Intercom		445	102		123				1 631					2 302
CC des Sources de l'Orne				562						1 021	74	455		2 112
CC du Val d'Orne	222			173							623		133	1 151
CU d'Alençon	111									157		9 232	632	10 131
Toute zone	9 279	13 058	13 910	6 135	8 613	2 490	2 293	6 693	1 914	1 254	697	9 832	3 940	80 109

Figure 22 : Les relations domicile-études

### 3 Déplacements et mobilité

#### 3.1 Les chiffres clés de la mobilité

##### 3.1.1 Les personnes mobiles et immobiles

90% des résidents du périmètre de l'enquête 2017 sont mobiles, c'est-à-dire qu'ils effectuent au moins un déplacement en dehors de leur domicile en semaine pour un jour donné.

Ainsi, environ 10% des résidents restent à leur domicile un jour donné de la semaine. Le taux de personnes immobiles est relativement similaire aux résultats observés sur le département du Calvados et sur Caen la mer.

Le territoire influence peu ce taux qui varie surtout en fonction des données socio-économiques de la population, principalement en fonction de l'âge et de l'occupation principale de la population étudiée.

Ainsi, les personnes âgées de 65 ans et plus sont moins mobiles (22,3% de personnes immobiles) que les enfants (2% à 3% de personnes immobiles) et les adultes de moins de 65 ans (3% à 10% de personnes immobiles). Le taux significatif de personnes immobiles de 10,4% sur la tranche d'âge de 18 à 24 ans s'explique par un plus faible taux d'activité.

On observe que les femmes sont plus immobiles que les hommes (respectivement 11,1% et 8,8% de personnes immobiles). Ce chiffre ne s'explique pas forcément uniquement par une part plus importante de femmes au foyer mais peut également être lié à une part plus importante de femmes âgées.

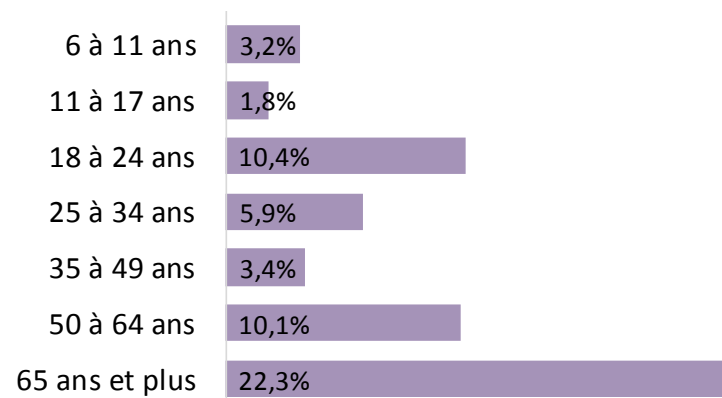


Figure 23 : Taux de personnes immobiles en fonction de l'âge



Figure 24 : Taux de personnes immobiles en fonction du sexe

Plus de 95% des personnes ayant une activité régulière (travail ou études) effectuent au moins un déplacement un jour donné de la semaine. Ce taux est inférieur à 80% pour les personnes restant au foyer et les retraités.

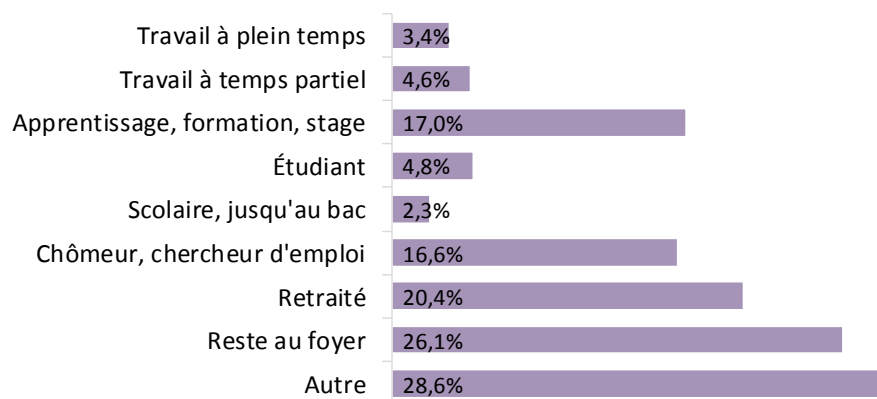


Figure 25 : Taux de personnes immobiles en fonction de l'occupation principale

### 3.1.2 La mobilité (taux de)

Le taux de mobilité correspond au nombre de déplacements par personne et par jour. A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, ce taux est de 3,98 déplacements par personne et par jour. Ce taux est également dépendant des données socio-économiques de la population comme le montrent les analyses détaillées ci-après.

Les personnes âgées de 35 à 49 ans sont les personnes effectuant le plus de déplacements par jour (5,3 déplacements par jour). Le taux de mobilité est également significatif pour les personnes de 25 à 34 ans (5 déplacements par jour) et les personnes de 50 à 64 ans (4,5 déplacements).

Les enfants, les jeunes adultes (jusqu'à 24 ans) et les personnes plus âgées (65 ans et plus) sont relativement moins mobiles (environ 3,5 déplacements par jour).

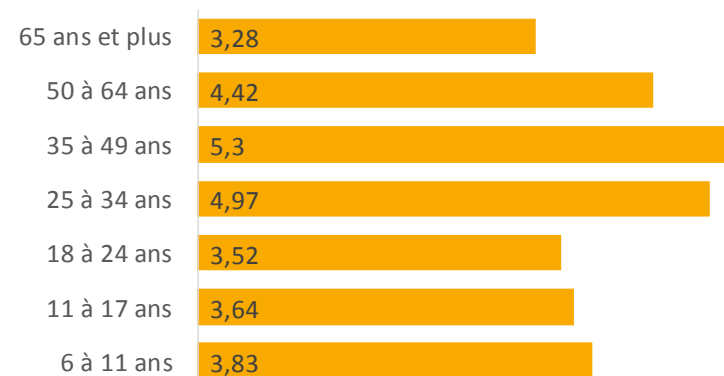


Figure 26 : Mobilité (déplacements par personne et par jour) en fonction de l'âge

Les femmes se déplacent légèrement plus que les hommes avec un nombre de déplacements par jour de 4,14 par rapport à 3,79 déplacements pour les hommes.



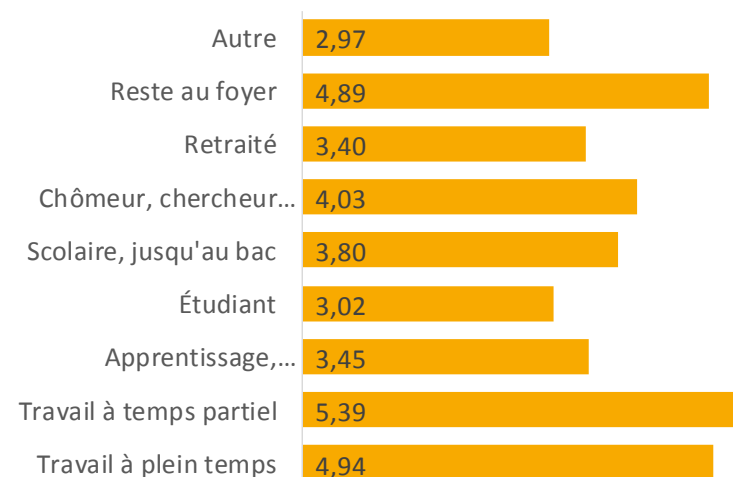
**Figure 27 : Mobilité (déplacements par personne et par jour) en fonction du sexe**

L'occupation principale a une influence sur le taux de mobilité des personnes étudiées.

Les actifs sont les personnes les plus mobiles. On distingue, dans cette catégorie, les personnes travaillant à temps partiel qui effectuent le plus grand nombre de déplacements (5,39 déplacements par jour) et les personnes travaillant à plein temps (4,94 déplacements par jour).

Il semblerait ainsi que les personnes travaillant à temps partiel effectuent également d'autres déplacements liés au ménage (accompagnement des enfants jusqu'aux établissements scolaires, courses/achats du ménage...). Ces motifs de déplacements semblent également expliquer le nombre important de déplacements quotidiens effectués par les personnes restant au foyer (4,89 déplacements par jour), nombre de déplacements quasiment identique à celui des actifs à plein temps

La mobilité des étudiants est l'une des plus faibles (3,02 déplacements par jour) et est même légèrement inférieure à celle des retraités (3,40 déplacements par jour).



**Figure 28 : Mobilité en fonction de l'occupation principale**

## 3.2 L'utilisation des modes<sup>4</sup>

### 3.2.1 La répartition modale

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la part des déplacements en voiture est de 72%, ce qui représente presque 3 déplacements sur 4 effectués en voiture. Sachant que 14% des déplacements sont effectués en voiture par des passagers, la part des déplacements des conducteurs est de 58%.

Le second mode de déplacements est la marche-à-pied qui représente 21% des déplacements.

Les transports en commun présentent une part modale très faible de 3% (en cumulant TCU et TCI). La part des déplacements effectués à vélo est de 1%.

Les autres modes (3%) correspondent principalement aux camionnettes, aux deux-roues motorisés et aux taxis.

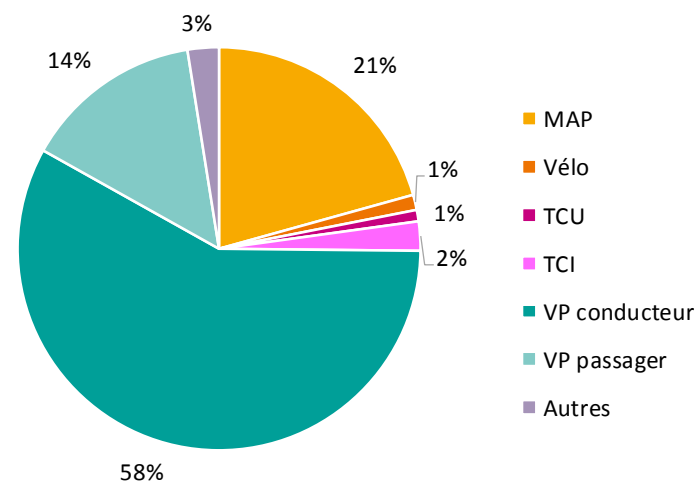


Figure 29 : Répartition des déplacements selon le mode de transport principal

### 3.2.2 Nombre de déplacements par jour en fonction du mode

En multipliant les parts modales avec la mobilité, on obtient le nombre de déplacements journaliers effectués avec chaque mode. Selon ce calcul, 2,88 déplacements sont réalisés en voiture, dont 2,30 en tant que conducteur, 0,82 à pied et 0,13 en TC.

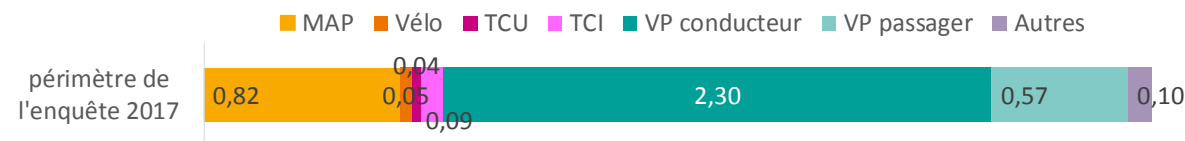


Figure 30 : Nombre de déplacements par jour en fonction du mode (total : 3,98 déplacements)

<sup>4</sup> Il s'agit de la répartition selon le mode principal. Les déplacements intermodaux font l'objet d'une classification des modes utilisés selon une hiérarchie établie par le CEREMA, qui vise à identifier le mode principal.

Les déplacements en voiture sont prépondérants quel que soit l'âge de la personne étudiée. Effectués en tant que passagers pour les enfants de moins de 18 ans, les déplacements en tant que conducteurs deviennent prépondérants à partir de la tranche d'âge 18 à 24 ans. Ce mode de transport est utilisé pour 3,5 à 4 déplacements par jour pour les personnes de 25 à 64 ans. La tranche d'âge utilisant le plus la voiture pour se déplacer est celle des 35 à 49 ans.

Les déplacements effectués à pied représentent 0,7 à 1,1 déplacements selon la tranche d'âge étudiée.

Les déplacements en transports en commun sont effectués presque exclusivement par les enfants et les jeunes adultes (<25 ans). Les déplacements en transports en commun sont ainsi quasiment inexistantes pour les tranches d'âges supérieures.

Les modes de déplacements utilisés sont globalement assez semblables selon les EPCI : de l'ordre de 2,6 à 3,1 déplacements en voiture, de 0,5 à 1,1 déplacements effectués à pied et de 0,10 à 0,23 déplacement effectué en TC.

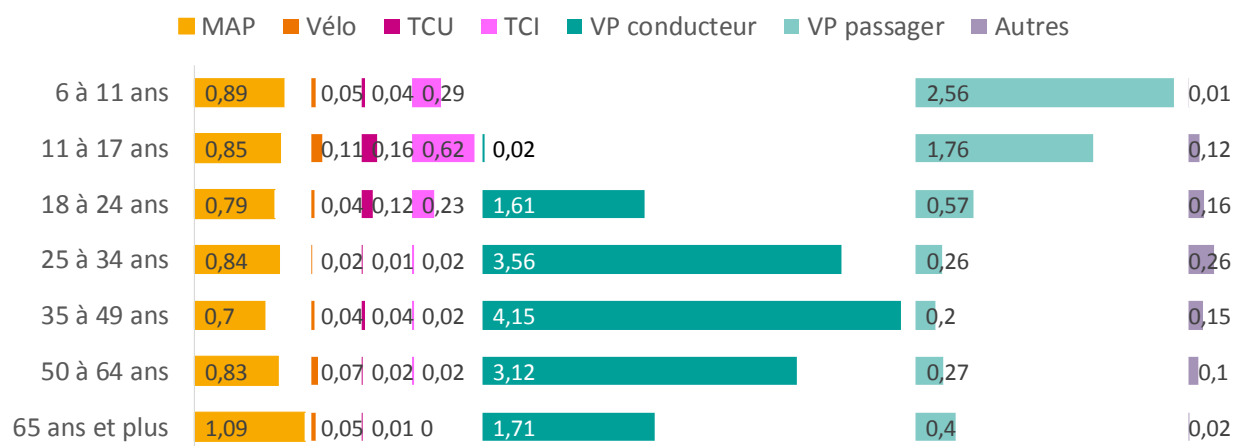


Figure 31 : Nombre de déplacements par jour, par mode, en fonction de l'âge

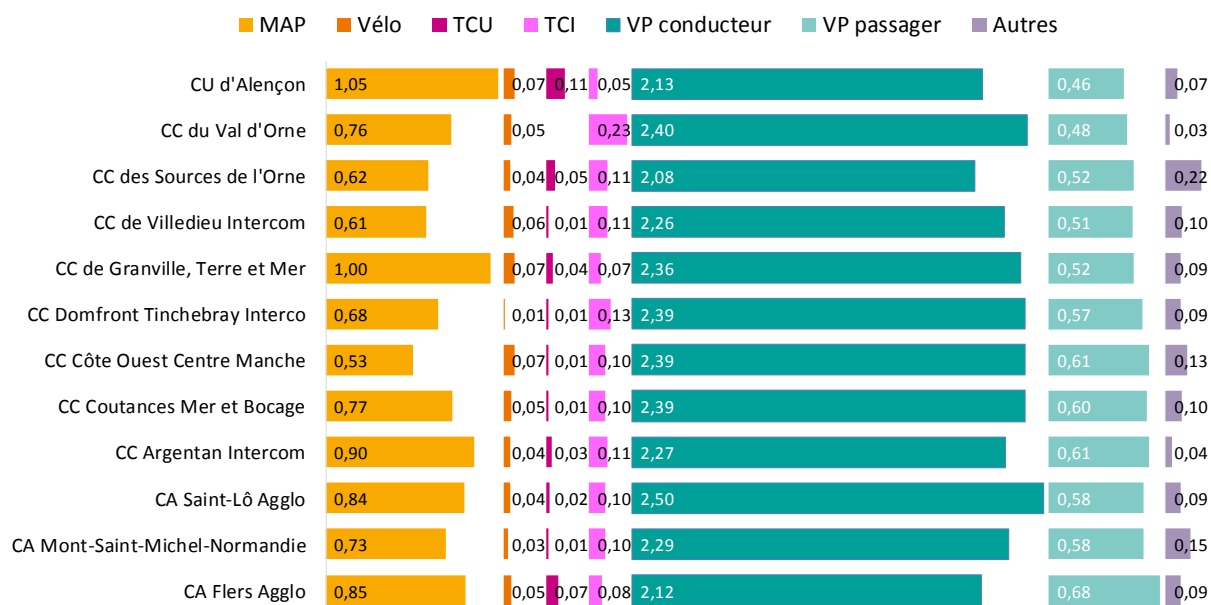


Figure 32 : Nombre de déplacements par jour, par mode, en fonction de l'EPCI

### 3.3 La mobilité par mode

#### 3.3.1 Mobilité en voiture (VP)

Le parc automobile du périmètre de l'enquête 2017 comprend environ 320 000 voitures. Lors de l'enquête, 3 véhicules sur 4 ont été utilisés la veille du jour de l'enquête.

Circulation la veille de la voiture	Nb voitures	Taux
OUI	237 902	74%
NON	81 674	26%
Total	319 576	100%

Figure 33 : Taux de voitures ayant circulé la veille

La part de déplacements en voiture par des conducteurs est de 58% à l'échelle du périmètre de l'enquête 2017. Ce taux varie entre 54% et 62% selon les EPCI.

EPCI	Taux de déplacements en VP conducteur	Taux de déplacements en VP passager
CA Flers Agglo	54%	17%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	59%	15%
CA Saint-Lô Agglo	60%	14%
CC Argentan Intercom	57%	15%
CC Coutances Mer et Bocage	59%	15%
CC Côte Ouest Centre Manche	62%	16%
CC Domfront Tinchebray Interco	62%	15%
CC de Granville, Terre et Mer	57%	12%
CC de Villedieu Intercom	62%	14%
CC des Sources de l'Orne	57%	14%
CC du Val d'Orne	61%	12%
CU d'Alençon	54%	12%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>58%</b>	<b>14%</b>

Figure 34 : Répartition des usages de l'automobile (conducteur ou passager)

Les EPCI présentant le taux de déplacements en VP conducteur le plus faible sont la CA Flers Agglo et la CU d'Alençon. A l'inverse, l'EPCI présentant le taux de déplacements en VP le plus élevé (conducteur et passager) est la CC Côte Ouest Centre Manche.

D'une manière générale, on constate sur la carte ci-dessous un taux plus faible de déplacements assuré en tant que conducteur automobile sur les villes-centres (Saint-Lô, Coutances, Granville, Avranches, Flers, Argentan et Alençon) et, plus difficilement explicable, sur le Mortainais.

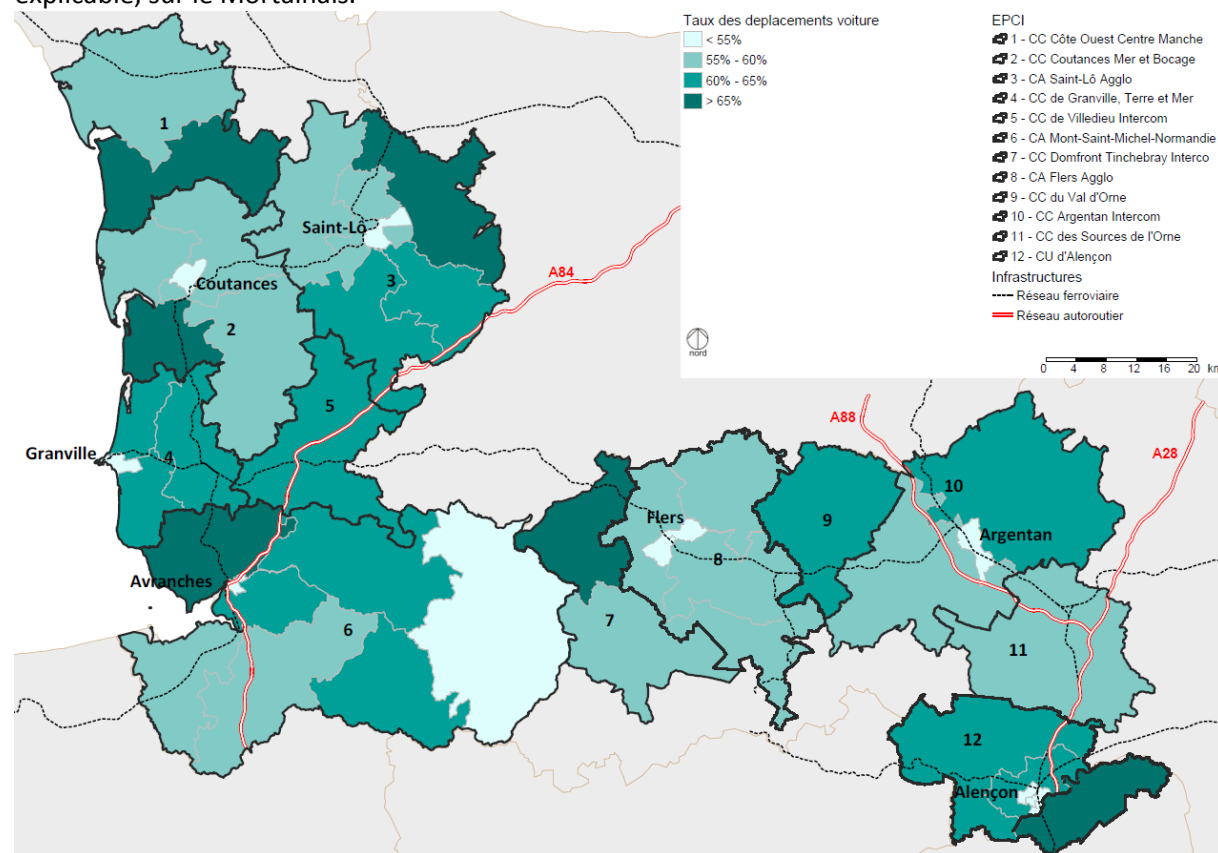


Figure 35 : Part de déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur

### Le taux d'occupation des voitures particulières

En moyenne, 59% des résidents du périmètre de l'enquête 2017, soit 3 résidents sur 5, utilisent leurs voitures particulières tous les jours ou presque. Ils sont 74% à l'utiliser plus d'une fois par semaine. 25% déclarent ne jamais utiliser de véhicules pour se déplacer.

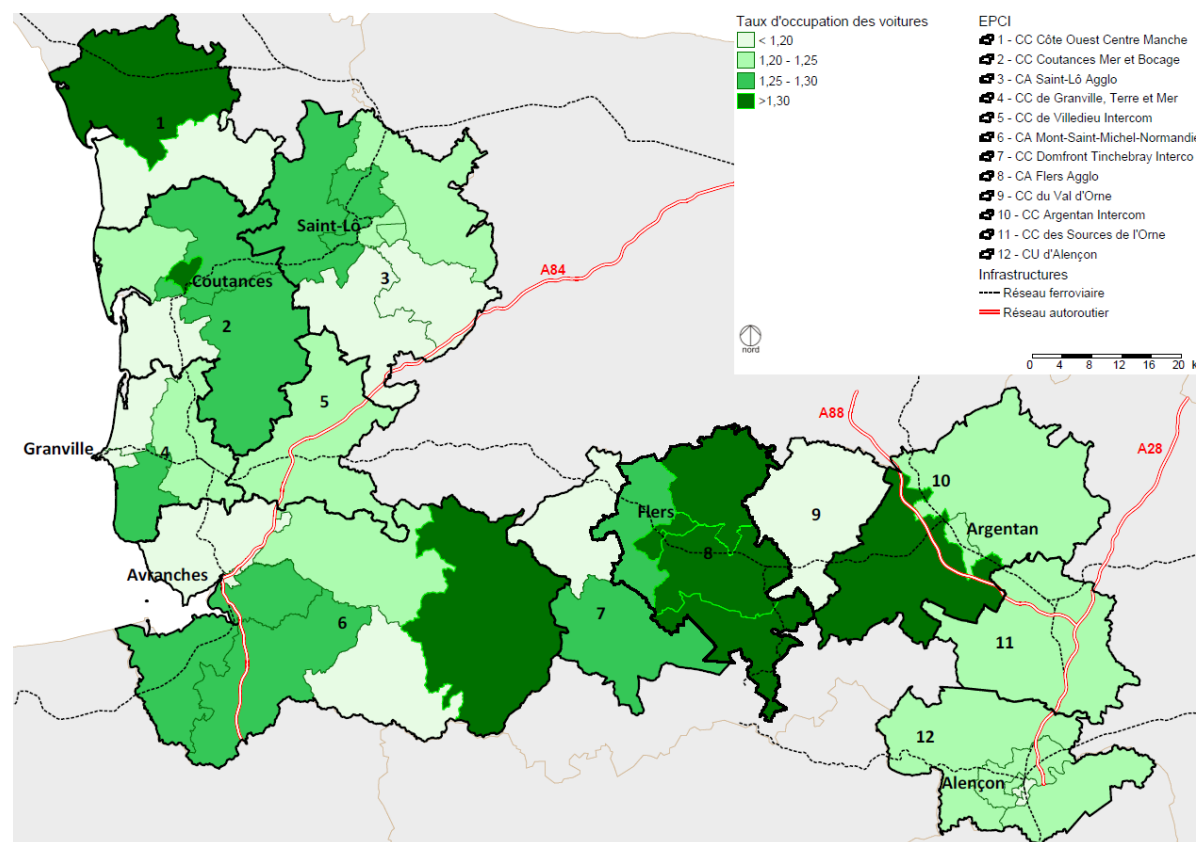
Fréquence d'utilisation de la voiture	Taux
TOUS LES JOURS OU PRESQUE	59%
2 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE AU MINIMUM	15%
2 DÉPLACEMENTS PAR MOIS AU MINIMUM	1%
EXCEPTIONNELLEMENT	1%
JAMAIS	25%

Figure 36 : Fréquence d'utilisation de la voiture

EPCI	Taux de déplacements en VP conducteur	Taux d'occupation des voitures
CA Flers Agglo	54%	1,32
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	59%	1,25
CA Saint-Lô Agglo	60%	1,23
CC Argentan Intercom	57%	1,27
CC Coutances Mer et Bocage	59%	1,25
CC Côte Ouest Centre Manche	62%	1,25
CC Domfront Tinchebray Interco	62%	1,24
CC de Granville, Terre et Mer	57%	1,22
CC de Villedieu Intercom	62%	1,22
CC des Sources de l'Orne	57%	1,25
CC du Val d'Orne	61%	1,20
CU d'Alençon	54%	1,22
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>58%</b>	<b>1,25</b>

Figure 37 : Taux d'occupation des véhicules

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, le taux d'occupation des voitures est de 1,25 personnes par véhicule. Ce taux varie de manière significative selon les EPCI entre 1,20 et 1,32 personnes par véhicule. Ce taux d'occupation est le plus élevé dans la CA Flers Agglo, ce qui coïncide avec le taux de déplacements VP passager mis en avant sur ce territoire dans le paragraphe précédent. Des disparités en termes de taux d'occupation des véhicules sont également observées au sein d'un même EPCI. Par exemple, sur la CC Côte Ouest Centre Manche, la partie nord du territoire présente un taux d'occupation des véhicules nettement plus élevé (>1,3) que la partie sud (<1,2).



### Les passagers en automobile

Le motif des déplacements des personnes voyageant en tant que passager (5 ans et plus) permet de compléter l'analyse du taux d'occupation des véhicules :

- Le motif achats/loisirs représente 46% des déplacements en tant que passager.
- 27% des déplacements en covoiturage sont effectués pour le motif éducation. Il s'agit du transport des élèves jusqu'aux établissements scolaires (par les parents ou autres personnes).
- Le motif travail/affaires ne représente que 5% des motifs de déplacements des passagers. Cela confirme que la très grande majorité des déplacements domicile-travail s'effectue seul (conducteur uniquement)

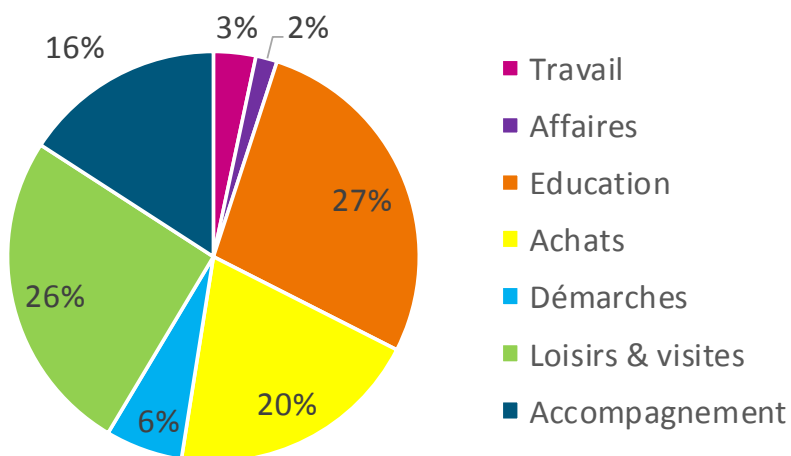


Figure 39 : Motif de déplacement des personnes qui occupent une place de passager en voiture (considérant des personnes de 5 ans et plus)

### Le co-voiturage<sup>5</sup>

L'analyse de la fréquence du covoiturage montre que celui-ci est rarement quotidien (4%) mais plutôt régulier (13% des interrogés) ou occasionnel (29%).

Fréquence du co-voiturage	Taux
TOUS LES JOURS OU PRESQUE	4%
2 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE AU MINIMUM	13%
2 DÉPLACEMENTS PAR MOIS AU MINIMUM	11%
EXCEPTIONNELLEMENT	18%
JAMAIS / non -réponse	54%

Figure 40 : Fréquence du co-voiturage

<sup>5</sup> Dans le cadre de cette enquête, le covoiturage est l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes ne faisant pas partie du même ménage et effectuant partiellement ou totalement le même trajet

### 3.3.2 Mobilité en transports en commun

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la part de déplacements en transports en commun est très faible, de l'ordre de 3,1%. Bien que des écarts soient présents selon les EPCI, ce taux reste inférieur à 6%.

Il faut distinguer les transports en commun urbains TCU (bus urbains) des transports interurbains TCI (trains, cars régionaux ou départementaux). Ainsi, sur le périmètre de l'enquête 2017, 2,3% des déplacements sont effectués en TCI et 0,9% en TCU. Le taux de déplacements en transports en commun est au maximum de 5,8% dans la CC du Val d'Orne (en TCI uniquement) et est au minimum de 2,5% (TCU et TCI confondus) sur la CC de Granville, Terre et Mer.

EPCI	Taux de déplacements en TCU	Taux de déplacements en TCI
CA Flers Agglo	1,7%	2,1%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	0,2%	2,5%
CA Saint-Lô Agglo	0,5%	2,5%
CC Argentan Intercom	0,8%	2,8%
CC Coutances Mer et Bocage	0,3%	2,5%
CC Côte Ouest Centre Manche	0,3%	2,7%
CC Domfront Tinchebray Interco	0,1%	3,3%
CC de Granville, Terre et Mer	0,9%	1,6%
CC de Villedieu Intercom	0,4%	2,9%
CC des Sources de l'Orne	1,4%	2,9%
CC du Val d'Orne	0,0%	5,8%
CU d'Alençon	2,9%	1,3%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>0,9%</b>	<b>2,3%</b>

Figure 41 : Parts des déplacements réalisés en TCU et TCI

Les taux de déplacements en TCU et TCI varient d'un EPCI à un autre selon l'offre disponible. Le taux de déplacements en TCU est ainsi supérieur à 1% sur la CU d'Alençon, la CA Flers Agglo et la CC des Sources de l'Orne et quasiment nul sur certains EPCI (CA Mont-Saint-Michel-Normandie, CC Domfront Tinchebray Interco et CC du Val d'Orne). Le taux de déplacements en TCI est, à l'inverse, supérieur à 3% sur la CC Domfront Tinchebray Interco et la CC du Val d'Orne et inférieur à 1,5% sur la CU d'Alençon.

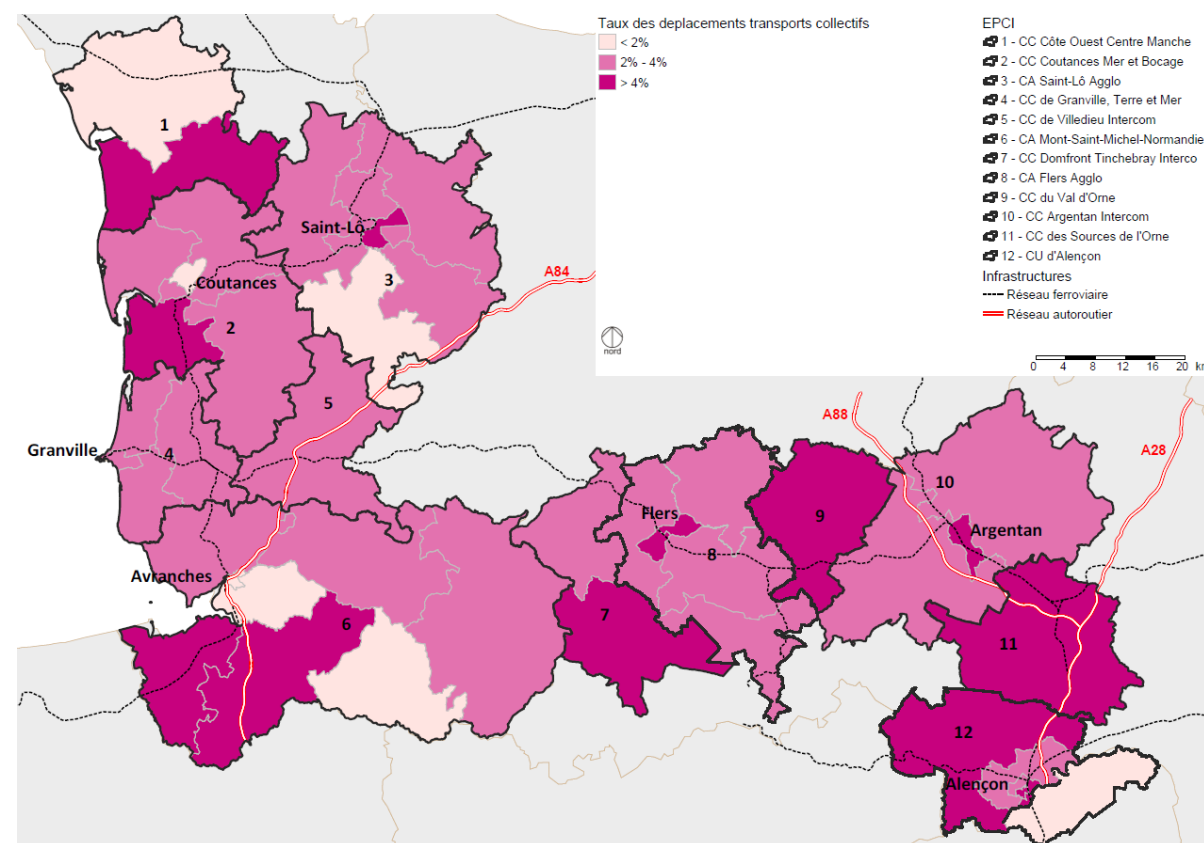


Figure 42 : Part des déplacements journaliers réalisés en transports en commun

### L'usage du train

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, 95% des personnes interrogées déclarent ne jamais utiliser le car comme mode de transport. En ce qui concerne le train, les 2 tiers des personnes interrogées n'utilisent jamais ce mode de transport et celui-ci est utilisé de manière exceptionnelle par le tiers restant.

Les principales raisons évoquées pour prendre le train sont :

- Sa praticité pour 37% des interrogés (possibilité de pratiquer une activité dans le train),
- Sa rapidité (22% des interrogés),
- L'aspect économique (15%),
- La contrainte d'usage du véhicule particulier (15%),
- La non-possession d'un véhicule particulier (10%),
- Le choix d'un mode de transport plus écologique (6%).

Fréquence d'utilisation	Train	Car
TOUS LES JOURS OU PRESQUE	0,4%	0,2%
2 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE AU MINIMUM	0,5%	0,1%
2 DÉPLACEMENTS PAR MOIS AU MINIMUM	3,2%	0,5%
EXCEPTIONNELLEMENT	31,2%	4,3%
JAMAIS	64,6%	94,9%

Figure 43 : Fréquence d'utilisation du train et du car

Les principales raisons évoquées pour ne pas prendre le train sont :

- La préférence pour l'usage d'un véhicule particulier (24%),
- L'absence d'offre pertinente pour le trajet effectué (21%),

- Le prix élevé (11%),
- Le mode non adapté à la santé/condition physique de la personne (5%).

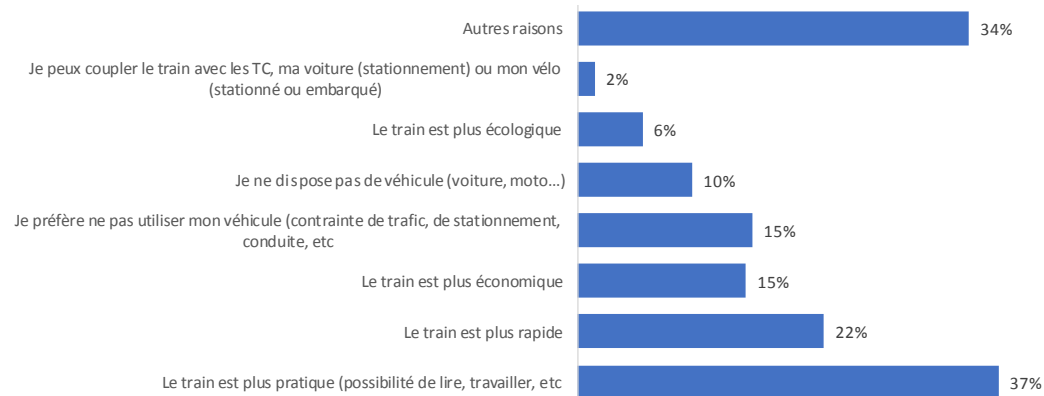


Figure 44 : Répartition des motifs exprimés pour l'utilisation du train<sup>6</sup>

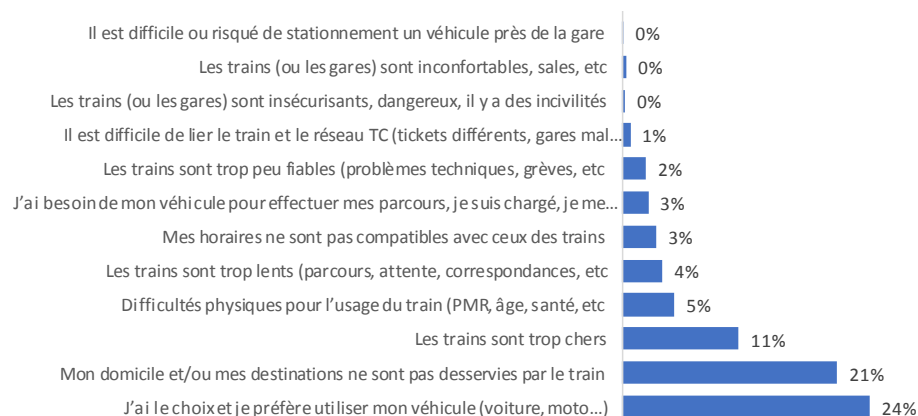


Figure 45 : Répartition des freins exprimés pour l'utilisation du train

<sup>6</sup> Les graphiques présentent une somme de réponses supérieure à 100% car plusieurs réponses étaient possibles.

## Les différents modes de transports en commun

L'exploitation des trajets donne une image plus précise sur l'utilisation de ces modes.

Le mode TC comptabilise 55 510 trajets par jour sur le périmètre de l'enquête 2017 se répartissant de la manière suivante :

- 35% en transports collectifs urbains
- 65% en transports collectifs interurbains (dont 8% en train)

Les bus et cars les plus utilisés sont :

- Pour 48% les cars départementaux normands (Manéo, Cap Orne, Bus verts),
- Pour 27% les bus urbains (TUSA, Néva, Némus, Argentan Bus, ALTO)

### Modes de rabattement et de diffusion vers les cars et le train

Le rabattement vers le car se fait très majoritairement en marche à pied (81% des rabattements). Suivent l'automobile (conducteur 9% et passager 3%), les transports collectifs urbains (5%), le vélo (2%) et les transports collectifs interurbains (1%).

Les modes de rabattement principaux pour le train sont répartis de façon plus équilibrée : marche à pied (36%), Automobile (29 % en tant que conducteur et 10 % en tant que passager), les transports collectifs urbains (17%), le vélo (6%) et les transports collectifs interurbains (3%).

Mode TC	Trajets par jour	Taux
Bus urbain (TUSA, Néva, Némus, Argentan Bus, ALTO)	15 062	27%
Passager transport urbain à la demande (OCITOLA, Créabus, Argentan Bus, Itineo)	38	0%
Autres réseaux urbains	4 544	8%
Passagers cars départementaux normands (Manéo (50), Cap Orne (61), Bus verts (14))	26 742	48%
Passager cars régionaux (TER routiers)	282	1%
Passager cars longues distances (Ouibus, Flixbus)	0	0%
Passagers autres cars (occasionnels, périscolaires)	4 109	7%
Passagers autres cars départementaux (notamment TIS (72), Illenoo (35), Pégase (53))	414	1%
Passager train	4 319	8%
Total	55 510	100%

Figure 46 : Différents modes de transports en commun (trajets)

	Passagers cars départementaux normands	Passagers train
Rabattement ou diffusion à pied	81%	36%
Rabattement ou diffusion avec des modes mécanisés	19%	64%

Figure 47 : Modes de rabattement<sup>7</sup> et de diffusion vers les cars et le train

Mode de rabattement ou diffusion	Passagers cars départementaux normands	Passager train
Vélo	1%	9%
VP conducteur	2%	45%
VP passager	81%	15%
TC urbains	3%	26%
TC interurbains	14%	5%
Total	100%	100%

Figure 48 : Répartition des modes mécanisés de rabattement et de diffusion

<sup>7</sup> Le rabattement correspond au trajet entre l'origine du déplacement et l'arrêt de montée du transport collectif tandis que la diffusion correspond au trajet entre l'arrêt de descente du transport collectif et la destination finale du déplacement.

### 3.3.3 Mobilité à vélo

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, le taux de déplacements à vélo est faible, de l'ordre de 1,2%.

Ce taux varie de 0,8% à 1,9% selon les EPCI à l'exception de la CC Domfront Tinchebray Interco qui présente un taux de déplacements à vélo particulièrement bas de 0,2%. Le taux le plus élevé (1,9%) est observé sur la CC Côte Ouest Centre Manche. Plus localement, on observe également des taux de déplacements à vélo supérieurs à 2,3% sur les secteurs de Granville et d'Alençon.

EPCI	Taux de déplacements à vélo
CA Flers Agglo	1,2%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	0,8%
CA Saint-Lô Agglo	0,9%
CC Argentan Intercom	1,0%
CC Coutances Mer et Bocage	1,3%
CC Côte Ouest Centre Manche	1,9%
CC Domfront Tinchebray Interco	0,2%
CC de Granville, Terre et Mer	1,8%
CC de Villedieu Intercom	1,7%
CC des Sources de l'Orne	1,0%
CC du Val d'Orne	1,4%
CU d'Alençon	1,8%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>1,2%</b>

Figure 49 : Part des déplacements réalisés à vélo

58% des personnes interrogées déclarent ne jamais utiliser le vélo comme mode de transport. L'usage est principalement occasionnel (22% exceptionnel et 8% pour quelques déplacements par mois). 4% des personnes interrogées déclarent néanmoins se déplacer à vélo quotidiennement.

Fréquence d'utilisation du vélo	Taux
TOUS LES JOURS OU PRESQUE	4%
2 DÉPLACEMENTS PAR SEMAINE AU MINIMUM	9%
2 DÉPLACEMENTS PAR MOIS AU MINIMUM	8%
EXCEPTIONNELLEMENT	22%
JAMAIS	58%

Figure 50 : Fréquence d'utilisation du vélo

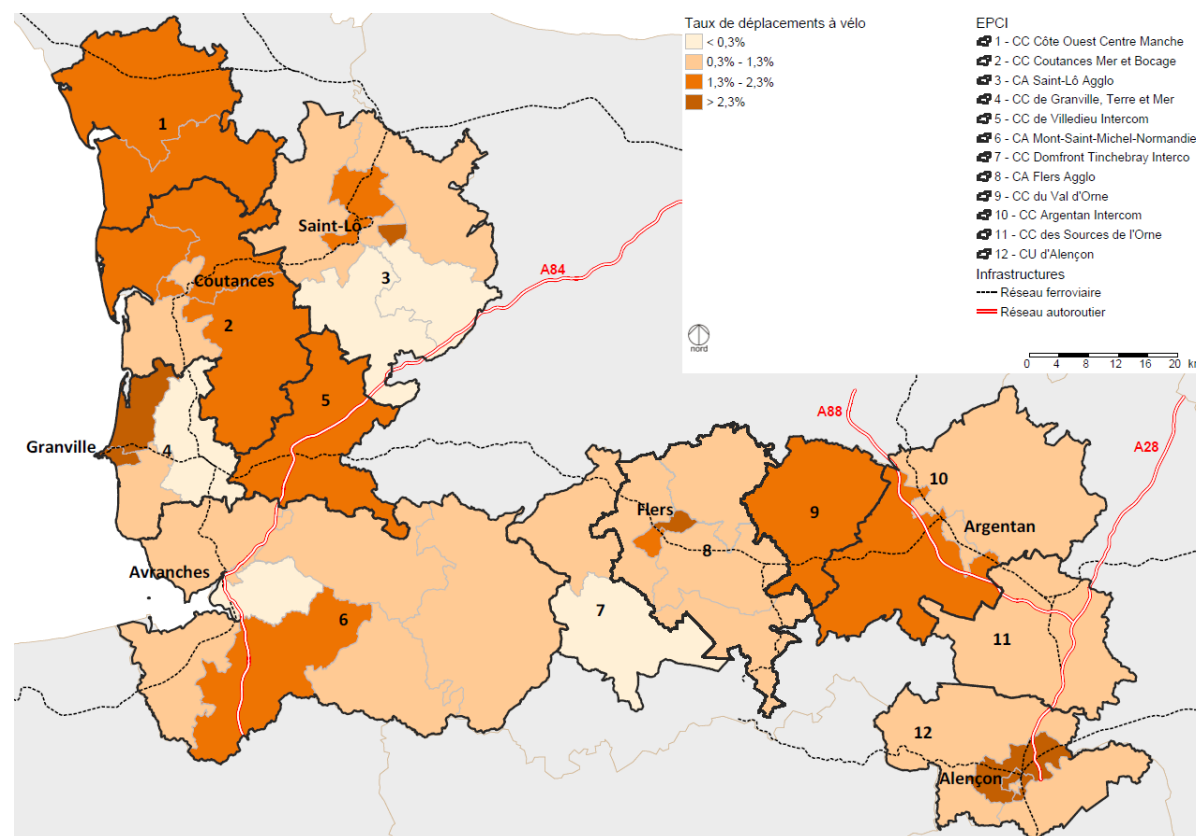


Figure 51 : Part des déplacements journaliers réalisés à vélo

### 3.3.4 Mobilité à pied

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, le taux de déplacements à pied est de 21% :

- La CC Côte Ouest Centre Manche présente le taux de déplacements à pied le plus faible (14%) et la CU d'Alençon le taux le plus élevé (27%).
- A l'exception de ces deux EPCI, ce taux varie de 17% à 24% sur les autres EPCI.

Localement, ce taux peut dépasser les 35% sur certaines villes centre des EPCI (ou certains quartiers) comme Granville, Avranches, Flers et Alençon. Les villes d'Argentan, de Coutances et de Saint-Lô. présentent également des taux de déplacements à pied significatifs, supérieurs à 25%. Il y a ainsi un véritable impact sur le taux de déplacements à pied pour les habitants des villes plus denses par rapport aux communes plus rurales. Cela est cohérent avec des distances plus courtes à parcourir pour accéder aux différents services/ activités (cf 3.5.2).

EPCI	Taux de déplacements à pied
CA Flers Agglo	22%
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	19%
CA Saint-Lô Agglo	20%
CC Argentan Intercom	22%
CC Coutances Mer et Bocage	19%
CC Côte Ouest Centre Manche	14%
CC Domfront Tinchebray Interco	18%
CC de Granville, Terre et Mer	24%
CC de Villedieu Intercom	17%
CC des Sources de l'Orne	17%
CC du Val d'Orne	19%
CU d'Alençon	27%
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>21%</b>

Figure 52 : Part des déplacements réalisés en marche à pied

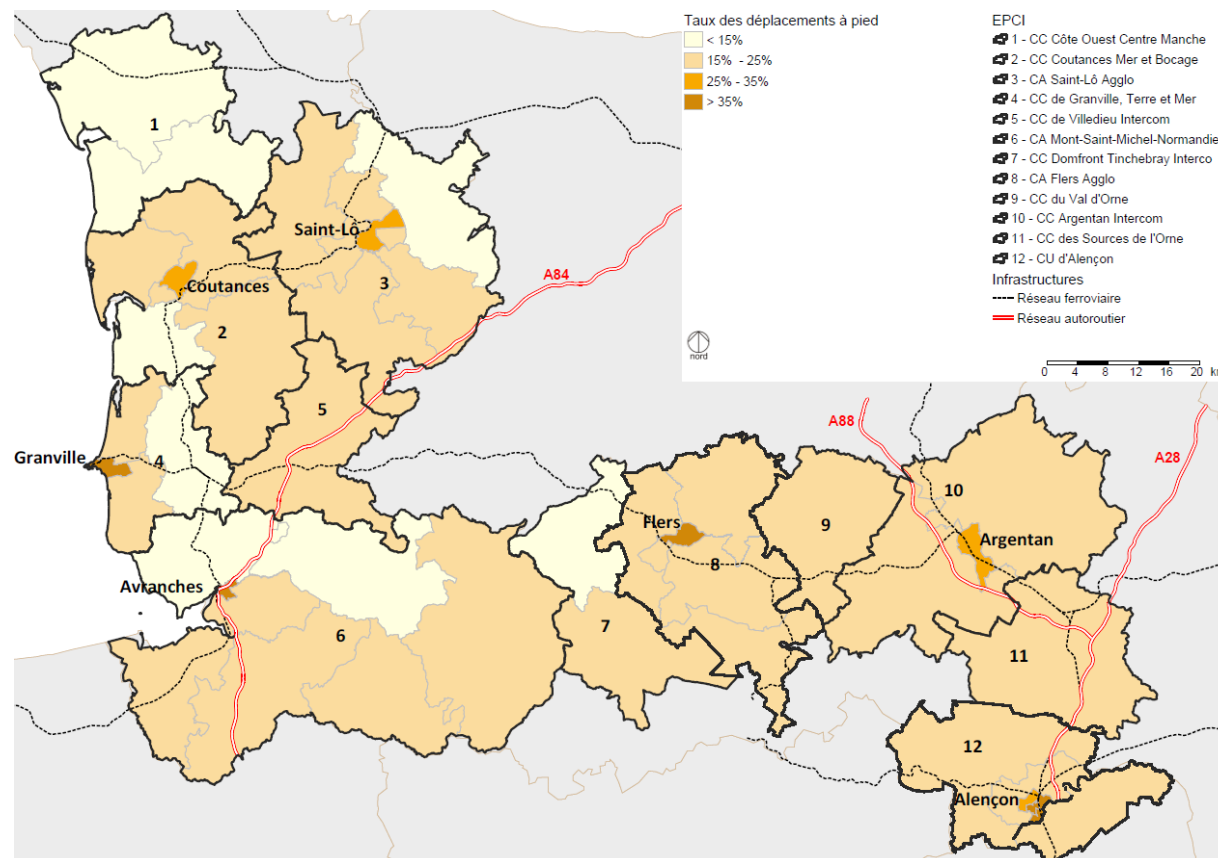


Figure 53 : Part des déplacements journaliers réalisés à pied

### 3.4 Les motifs de déplacements

#### 3.4.1 Activités

En général, le motif de déplacement concerne l'activité à destination. Néanmoins, 35,5% des déplacements sont des retours au domicile. Il est ainsi difficile d'attribuer ces déplacements à des activités à l'extérieur. Afin de connaître la répartition des activités, il convient de se focaliser sur les autres déplacements que les retours vers le domicile.

Quatre motifs principaux recouvrent 85 % des déplacements observés sur une journée type :

- Le motif « travail / affaires<sup>8</sup> » est le motif de déplacement le plus représenté mais ne représente qu'un quart des déplacements réalisés sur une journée (24%),
- Les motifs achat et Loisirs / visites représentent chacun un volume de déplacements quasi équivalent (respectivement 23 et 21%),
- Le motif accompagnement représente 17% des déplacements, c'est-à-dire que plus d'un déplacement sur 6 est réalisé pour le compte d'autrui (accompagnement des enfants à l'école, des proches à la gare, à l'hôpital etc.).
- Les motifs les moins représentés sont l'éducation (9% des déplacements) et les démarches (6%).

Au final, un tiers seulement des déplacements réalisés correspondent à des motifs « contraints » (travail ou études).

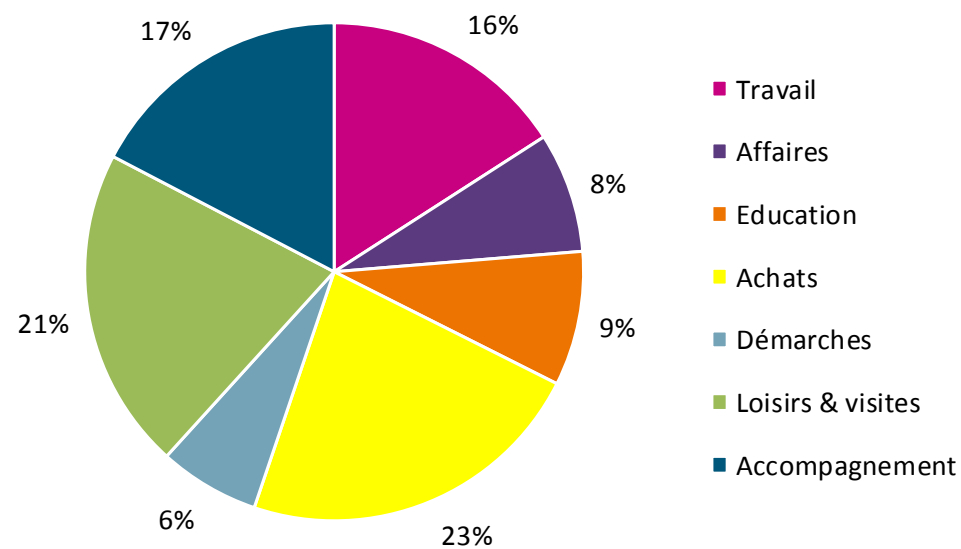


Figure 54 : Répartition des motifs de déplacement (hors retours au domicile)

<sup>8</sup> Le motif Affaire correspond à un déplacement professionnel n'ayant pas pour destination son lieu de travail habituel

**Figure 55 : Liste complète des motifs et les conventions de regroupement utilisées**

Motif regroupé	Motif détaillé	Taux
Domicile	DOMICILE (PARTIR DE, SE RENDRE A)	35,2%
Domicile	RESIDENCE SECONDAIRE, LOGEMENT OCCASIONNEL, HOTEL, AUTRE DOMICILE	0,3%
Travail	TRAVAILLER SUR LE LIEU D'EMPLOI DECLARE	10,2%
Affaires	TRAVAILLER SUR UN AUTRE LIEU - TELETRAVAIL	0,1%
Affaires	TRAVAILLER SUR UN AUTRE LIEU HORS TELETRAVAIL	4,8%
Accompagnement	ÊTRE GARDE (NOURRICE, CRECHE...)	0,2%
Écoles	ÉTUDIER SUR LE LIEU D'ETUDES DECLARE (ECOLE MATERNELLE ET PRIMAIRE)	2,3%
Écoles	ÉTUDIER SUR LE LIEU D'ETUDES DECLARE (COLLEGE)	1,6%
Écoles	ÉTUDIER SUR LE LIEU D'ETUDES DECLARE (LYCEE)	1,0%
Université	ÉTUDIER SUR LE LIEU D'ETUDES DECLARE (UNIVERSITES ET GRANDES ECOLES)	0,3%
Écoles	ÉTUDIER SUR UN AUTRE LIEU (ECOLE MATERNELLE ET PRIMAIRE)	0,2%
Écoles	ÉTUDIER SUR UN AUTRE LIEU (COLLEGE)	0,2%
Écoles	ÉTUDIER SUR UN AUTRE LIEU (LYCEE)	0,1%
Université	ÉTUDIER SUR UN AUTRE LIEU (UNIVERSITES ET GRANDES ECOLES)	0,1%
Achats	VISITE D'UN MAGASIN, D'UN CENTRE COMMERCIAL OU D'UN MARCHÉ DE PLEIN	0,5%
Achats	REALISER PLUSIEURS MOTIFS EN CENTRE COMMERCIAL	0,2%
Achats	FAIRE DES ACHATS EN GRAND MAGASIN, SUPERMARCHÉ, HYPERMARCHÉ	5,1%
Achats	FAIRE DES ACHATS EN PETIT ET MOYEN COMMERCE ET DRIVE-IN	8,5%
Achats	FAIRE DES ACHATS EN MARCHÉ COUVERT ET DE PLEIN VENT	0,3%
Achats	RECUPERER DES ACHATS FAITS A DISTANCE (Drive, Point relais)	0,1%
Démarches	RECEVOIR DES SOINS (SANTE)	1,2%
Démarches	FAIRE UNE DEMARCHE AUTRE QUE RECHERCHER UN EMPLOI	2,0%
Démarches	RECHERCHER UN EMPLOI	0,1%
Démarches	Livrer ou récupérer un achat fait à distance (Le bon coin ou petites annonces : rdv hors magasin)	0,0%
Loisirs	PARTICIPER A DES LOISIRS, DES ACTIVITES SPORTIVES, CULTURELLES OU ASSOCIATIVES	4,4%
Loisirs	FAIRE UNE PROMENADE, DU « LECHE-VITRINES », PRENDRE UNE LEÇON DE CONDUITE	2,8%
Loisirs	SE RESTAURER HORS DU DOMICILE	1,9%
Visites	VISITER DES PARENTS OU DES AMIS	4,4%
Accompagnement	ACCOMPAGNER QUELQU'UN (PERSONNE PRESENTE)	5,4%
Accompagnement	ALLER CHERCHER QUELQU'UN (PERSONNE ABSENTE)	4,8%
Accompagnement	DEPOSER UNE PERSONNE A UN MODE DE TRANSPORT (PERSONNE PRESENTE)	0,4%
Accompagnement	REPRENDRE UNE PERSONNE A UN MODE DE TRANSPORT (PERSONNE ABSENTE)	0,3%
Affaires	REALISER UNE TOURNEE PROFESSIONNELLE	0,2%
Achats	REALISER UNE TOURNEE DE MAGASINS (AU DELA DE 3 DEPLACEMENTS CODE 30)	0,0%
Démarches	AUTRES MOTIFS (PRECISER)	0,9%

### 3.4.2 Situation des actifs

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, pour un jour donné, 82,5% des actifs travaillent, en grande majorité en dehors de leur domicile (77,3%). 5,3% des actifs interrogés travaillent à domicile (dont 0,3% en télétravail).

Les autres actifs ne travaillent pas car ils sont soit en congés, grève ou maladie (14,2%) soit à temps partiel et ne travaillent pas le jour étudié (3%).

Situation des actifs la veille	Taux
OUI, HORS DU DOMICILE	77,3%
OUI, MAIS A DOMICILE - TRAVAIL TOUJOURS A DOMICILE	5,0%
OUI, MAIS A DOMICILE - TELETRAVAIL	0,3%
OUI, MAIS A DOMICILE - AUTRE	0,2%
NON, NE TRAVAILLE JAMAIS CE JOUR LA	3,0%
NON EN RAISON DE CONGES, GREVE OU MALADIE	14,2%

**Figure 56 : lieu de travail des actifs la veille de l'enquête**

### 3.4.3 Mode utilisé selon le motif

Le mode de déplacement utilisé est fortement lié au motif du déplacement, ce qui explique les différences observées en termes de répartition modale selon le motif du déplacement :

- Les déplacements pour le travail s’effectuent à plus de 80% en véhicule particulier (VP). C’est le motif présentant la plus grande part de déplacements VP. Seul 10% des personnes interrogées se rendent au travail à pied (environ 9%) ou à vélo (environ 1%). La part des autres modes est négligeable sur ce motif.
- Les déplacements pour les études présentent une particularité par rapport aux autres motifs. Etant donné que ce motif concerne des enfants et des jeunes adultes, ils sont très peu nombreux à disposer d’une voiture et/ou d’un permis. La part des déplacements VP (en grande majorité en tant que passager) représente 50%, ce qui est bien en dessous de la moyenne tous motifs confondus. Ces déplacements, souvent plus courts, s’effectuent donc par d’autres moyens, principalement à pied (25%) et par les transports en commun. C’est ainsi l’unique motif où la proportion

d’usage des transports en commun est significative (environ 25%).

- Le motif achats engendre principalement des déplacements en voiture (70%). La marche à pied est un mode significatif pour ce motif (+ de 25%), généralement pour des achats de proximité. La part de déplacements en TC est très faible.
- Le motif loisirs et visites présente la part de déplacements à pied la plus importante (35%). Cela s’explique par une part significative de déplacements à courtes distances pour ce motif.
- Le motif accompagnement représente en très grande majorité un accompagnement en voiture (90%).

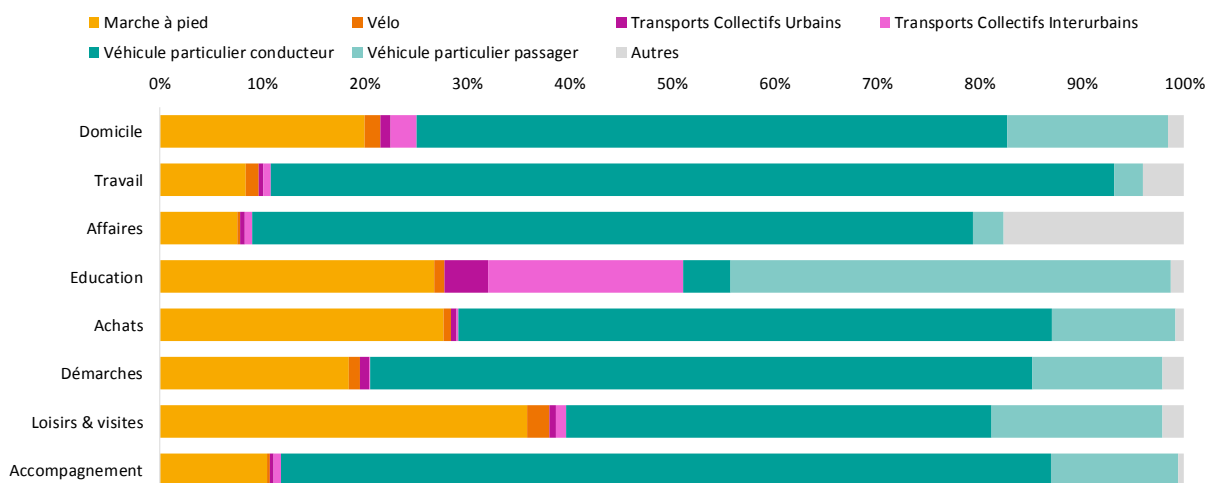


Figure 57 : Répartition modale en fonction du motif de déplacement

### 3.5 Durées et distances des déplacements

#### 3.5.1 Durée des déplacements

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la durée moyenne d'un déplacement est de 15,4 minutes. Cette durée varie de 14,5 à 16 minutes selon les EPCI excepté sur les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne où la durée moyenne d'un déplacement est de l'ordre de 20 minutes.

Le temps passé par jour pour se déplacer (budget de temps journaliers) est d'environ 1 heure sur le périmètre enquêté. Cet indicateur est obtenu en multipliant la durée moyenne des déplacements par le nombre de déplacements par personne et par jour.

EPCI	Durée moyenne des déplacements [min]	Budget de temps journaliers [min]
CA Flers Agglo	14,5	57,3
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	15,2	58,9
CA Saint-Lô Agglo	15,3	63,6
CC Argentan Intercom	14,7	58,9
CC Coutances Mer et Bocage	16,3	65,6
CC Côte Ouest Centre Manche	14,9	57,2
CC Domfront Tinchebray Interco	14,2	54,8
CC de Granville, Terre et Mer	15,1	62,7
CC de Villedieu Intercom	16,3	59,6
CC des Sources de l'Orne	20,0	72,6
CC du Val d'Orne	19,3	76,1
CU d'Alençon	15,8	62,4
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>15,4</b>	<b>61,4</b>

Figure 58 : Durée moyenne des déplacements et budget-temps

Le budget de temps journaliers dépasse 1h10 sur les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne.

On observe un temps de déplacements légèrement plus faible pour les habitants des villes centre des EPCI (Granville, Coutances, Saint-Lô, Avranches, Flers, Argentan et Alençon) par rapport aux communes plus rurales aux alentours.

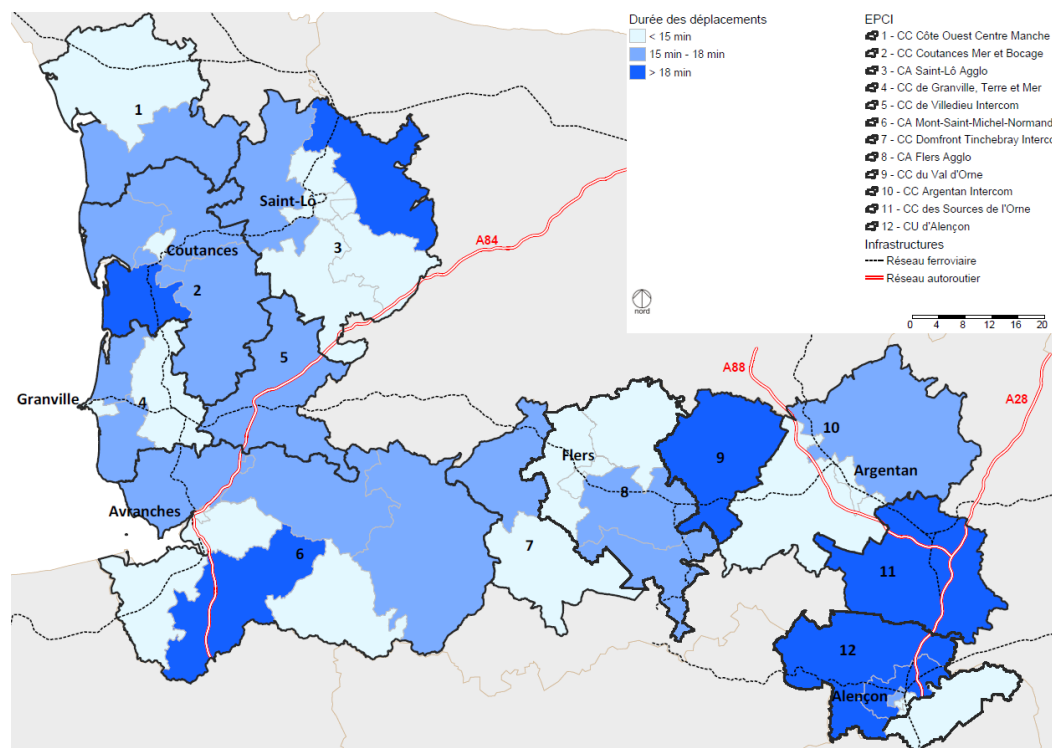


Figure 59 : Durée moyenne des déplacements en minutes

### 3.5.2 Distances des déplacements

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la distance moyenne parcourue par déplacement est de 9,3 km. Cette donnée est relativement bien corrélée avec le temps passé à se déplacer (ce qui n'est pas forcément le cas puisque la vitesse de déplacements n'est pas homogène).

Ainsi, la distance moyenne parcourue par déplacements varie de 8 km à 10,5 km selon les EPCI excepté sur les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne où elle se situe entre 13 et 16 km.

EPCI	Distance moyenne des déplacements [km]	Distance parcourue journalière [km]
CA Flers Agglo	8,2	32,2
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	9,6	37,2
CA Saint-Lô Agglo	9,1	37,9
CC Argentan Intercom	9,0	36,2
CC Coutances Mer et Bocage	9,9	40,1
CC Côte Ouest Centre Manche	10,5	40,5
CC Domfront Tinchebray Interco	8,7	33,9
CC de Granville, Terre et Mer	8,8	36,5
CC de Villedieu Intercom	10,7	39,0
CC des Sources de l'Orne	16,2	59,0
CC du Val d'Orne	13,2	52,2
CU d'Alençon	7,9	31,3
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>9,3</b>	<b>37,1</b>

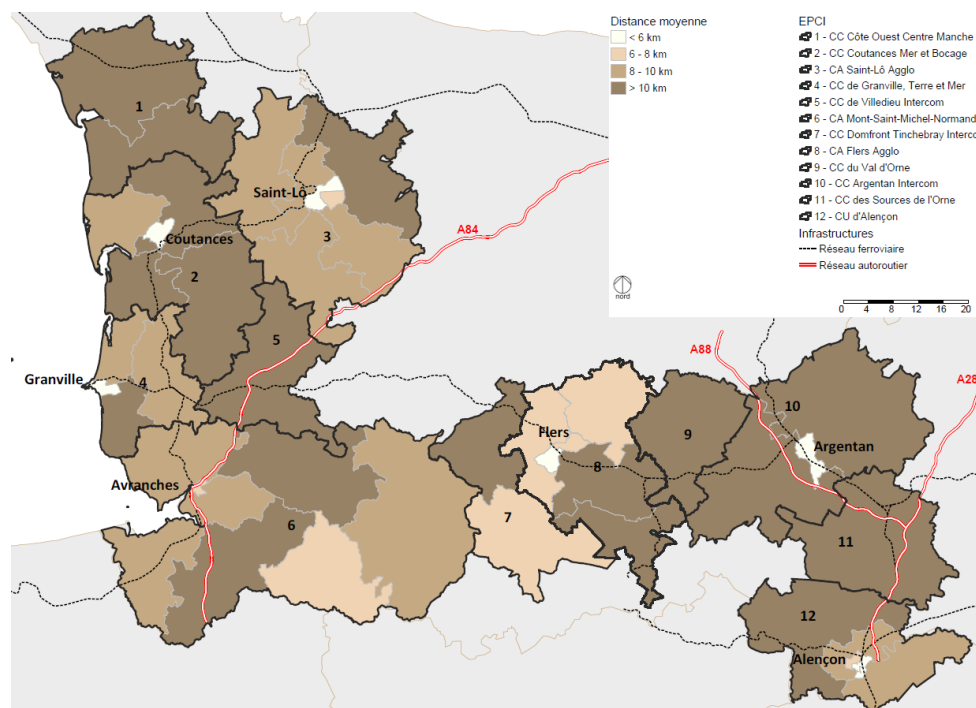
**Figure 60 : Distance moyenne des déplacements et cumul journalier**

La distance parcourue par jour pour se déplacer (distance parcourue journalière) est d'environ 37 km sur le périmètre enquêté. Cet indicateur est obtenu en multipliant la

distance moyenne des déplacements par le nombre de déplacements par personne et par jour.

La distance parcourue journalière atteint 52 km sur la CC du Val d'Orne et 59 km sur la CC des Sources de l'Orne.

On observe clairement un écart significatif en termes de distance moyenne parcourue par les habitants des villes centre des EPCI (Granville, Coutances, Saint-Lô, Avranches, Flers, Argentan et Alençon) par rapport aux communes plus rurales aux alentours. Ainsi, les habitants de ces plus grandes villes parcourent en moyenne moins de 6 km par déplacement.



**Figure 61 : Distance moyenne parcourue par déplacement**

### 3.5.3 Durée des déplacements selon le mode et selon le motif

La durée moyenne d'un déplacement varie selon le mode utilisé et le motif du déplacement.

- Les déplacements en voiture particulière durent environ 15 minutes.
- Les déplacements effectués en TCI sont les plus longs, 1 heure environ, soit 4 fois plus que la durée moyenne d'un déplacement sur le périmètre enquêté. Cela s'explique avant tout par le mode utilisé mais également par la distance plus longue à parcourir puisqu'il s'agit de déplacements interurbains. A noter que la catégorie des TCI est composée principalement des cars départementaux normands et des trains TER. Pour ce premier mode la durée moyenne est de 36 minutes, alors qu'un déplacement ferroviaire prend en moyenne plus de 2 heures (142 minutes).
- Les déplacements effectués en TCU durent en moyenne deux fois plus longtemps qu'en voiture soit environ 30 minutes mais les distances moyennes parcourues sont plus de deux fois plus courtes (cf. 3.5.4).
- Les déplacements à pied sont les plus courts (13 minutes en moyenne).

La durée des déplacements varie également selon le motif.

Les déplacements les plus longs sont effectués pour des raisons professionnelles (motif affaires, durée moyenne de 26 minutes). Pour les motifs travail, études et loisirs, la durée moyenne de déplacements est semblable, d'environ 16 minutes. Cette durée est légèrement plus faible pour les motifs achats et accompagnement (11 à 12 minutes).

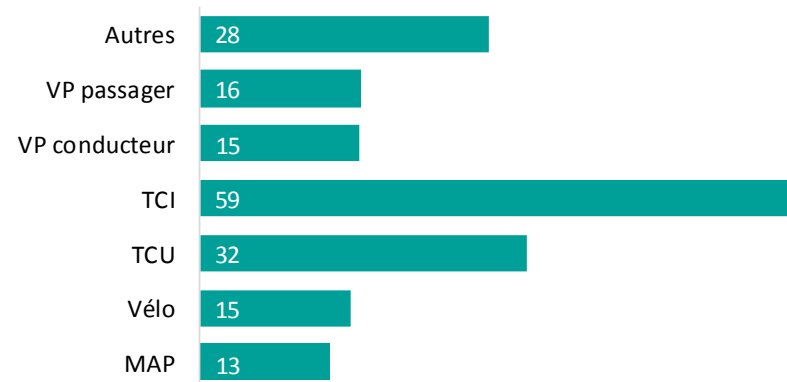


Figure 62 : Durée moyenne d'un déplacement [min] selon le mode

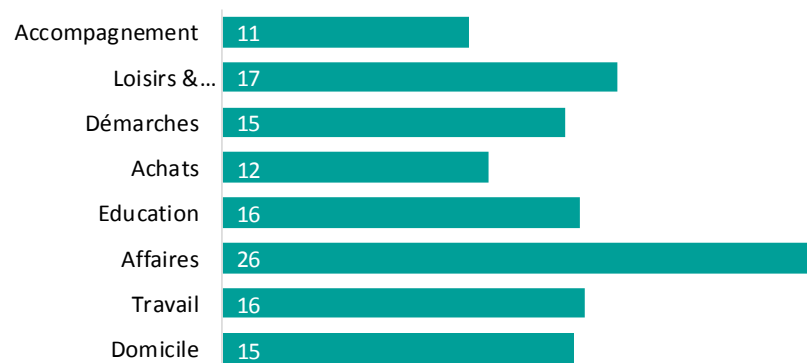


Figure 63 : Durée moyenne d'un déplacement [min] selon le motif

### 3.5.4 Distances des déplacements selon le mode et selon le motif

En moyenne, les distances les plus importantes sont parcourues en transports collectifs interurbains (environ 30 km). Un conducteur parcourt en moyenne 11 km pour un déplacement (10 km pour un passager).

Comme indiqué précédemment (3.5.3), la distance moyenne en TCU est relativement faible (6 km) malgré la durée du déplacement.

La marche à pied est choisie comme mode de déplacement pour une distance moyenne de 800 mètres et le vélo pour une distance moyenne de 3 km.

Les déplacements pour le travail présentent les distances les plus importantes (12,6 km pour le travail et 18,6 km pour les affaires). A noter que cette distance ne constitue pas forcément la distance moyenne entre le domicile et le travail. Il s'agit également des retours au poste de travail à la pause de midi et d'autres interruptions de la phase de travail.

Les distances les plus courtes sont observées pour les motifs achats (6,0 km) et éducation (6,2 km).

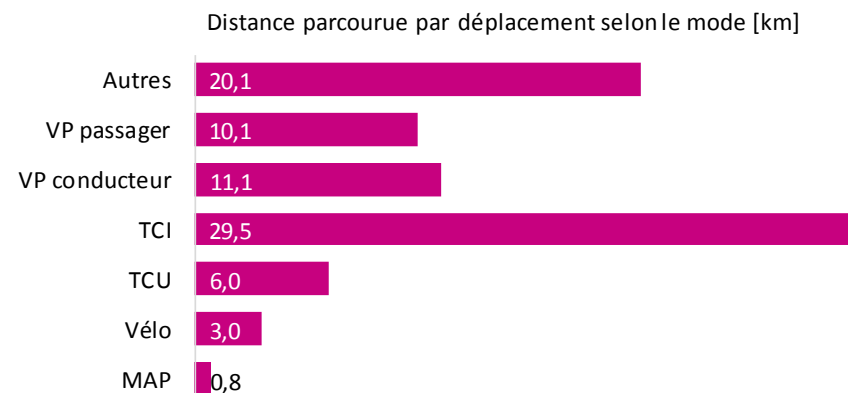


Figure 64 : Distance moyenne d'un déplacement [km] selon le mode

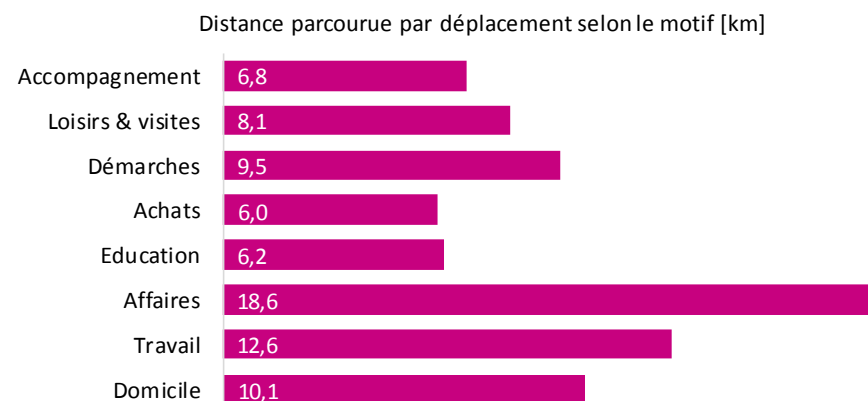


Figure 65 : Distance moyenne d'un déplacement [km] selon le motif

### 3.5.5 Les distances journalières parcourues en voiture conducteur par ménage

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la distance journalière moyenne parcourue en voiture conducteur rapportée à l'ensemble des ménages est de 55,0 km. Des écarts importants sont observés selon les EPCI.

En effet, les habitants des secteurs ayant les déplacements les plus longs sont aussi ceux qui ont le niveau d'utilisation de la voiture le plus élevé.

EPCI	Distance journalière en voiture par ménage [km]
CA Flers Agglo	48,2
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	54,7
CA Saint-Lô Agglo	59,6
CC Argentan Intercom	54,6
CC Coutances Mer et Bocage	62,1
CC Côte Ouest Centre Manche	59,1
CC Domfront Tinchebray Interco	53,9
CC de Granville, Terre et Mer	53,0
CC de Villedieu Intercom	53,3
CC des Sources de l'Orne	69,2
CC du Val d'Orne	98,0
CU d'Alençon	43,7
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>55,0</b>

Figure 66 : Distance journalière moyenne en voiture par ménage en km

Ainsi, pour la CU d'Alençon, la distance journalière en voiture par ménage est de 43,7 km alors qu'elle atteint presque 100 km pour la CC du Val d'Orne.

Un écart (cohérent avec les précédentes analyses) est à nouveau identifié au niveau des villes majeures (distance journalière en voiture par ménage inférieure à 45 km) par rapport aux communes plus rurales aux alentours.

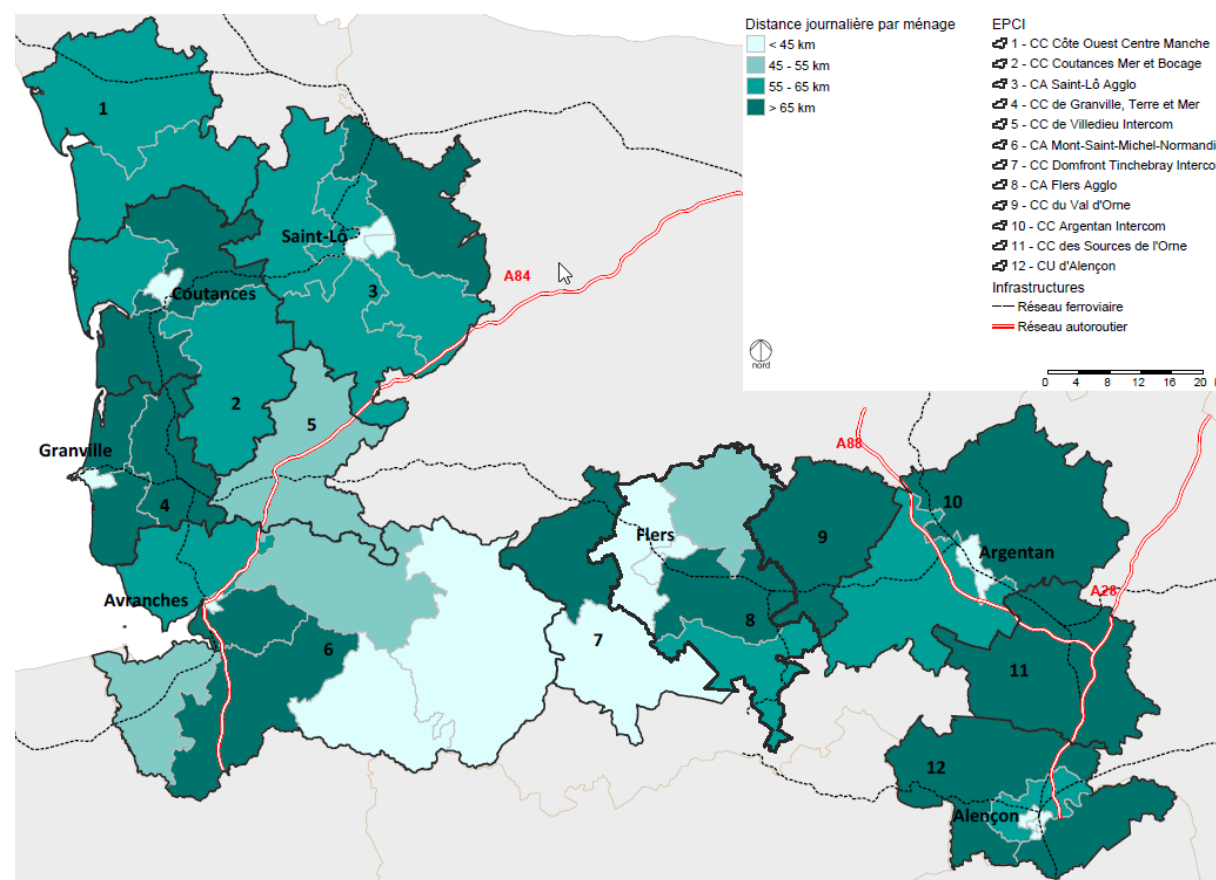


Figure 67 : Distances journalières moyennes parcourues en voiture conducteur par ménage

### 3.5.6 Consommation d'énergie

A l'échelle du périmètre de l'enquête 2017, la consommation d'énergie par personne et par jour est d'environ 1449 gep<sup>9</sup> par déplacement. Des écarts importants sont observés selon les EPCI.

EPCI	Consommation d'énergie par personne [gep]
CA Flers Agglo	1253
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	1451
CA Saint-Lô Agglo	1589
CC Argentan Intercom	1263
CC Coutances Mer et Bocage	1511
CC Côte Ouest Centre Manche	1448
CC Domfront Tinchebray Interco	1343
CC de Granville, Terre et Mer	1444
CC de Villedieu Intercom	1595
CC des Sources de l'Orne	2236
CC du Val d'Orne	2303
CU d'Alençon	1232
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>1449</b>

Figure 68 : Consommation d'énergie par déplacement (gramme équivalent pétrole)

Ainsi, la CU d'Alençon, la CC Argentan Intercom et la CA Flers Agglo présentent les consommations d'énergie par déplacement les plus faibles (inférieures à 1 300 gep par

<sup>9</sup> Gramme d'équivalent pétrole (égal à environ 41,868 Kilojoule)

personne). Les consommations les plus élevées sont observées sur les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne (respectivement 2 236 et 2 303 gep) où la voiture est beaucoup plus utilisée (cf. 3.5.5). Les écarts sont plus faibles sur les autres EPCI où la consommation d'énergie varie entre 1 300 et 1 600 gep par déplacement).

Un écart (cohérent avec les précédentes analyses) est à nouveau identifié au niveau des villes majeures hormis Avranches (consommation de carburant inférieure à 1 000 gep par personne) par rapport aux communes plus rurales aux alentours.

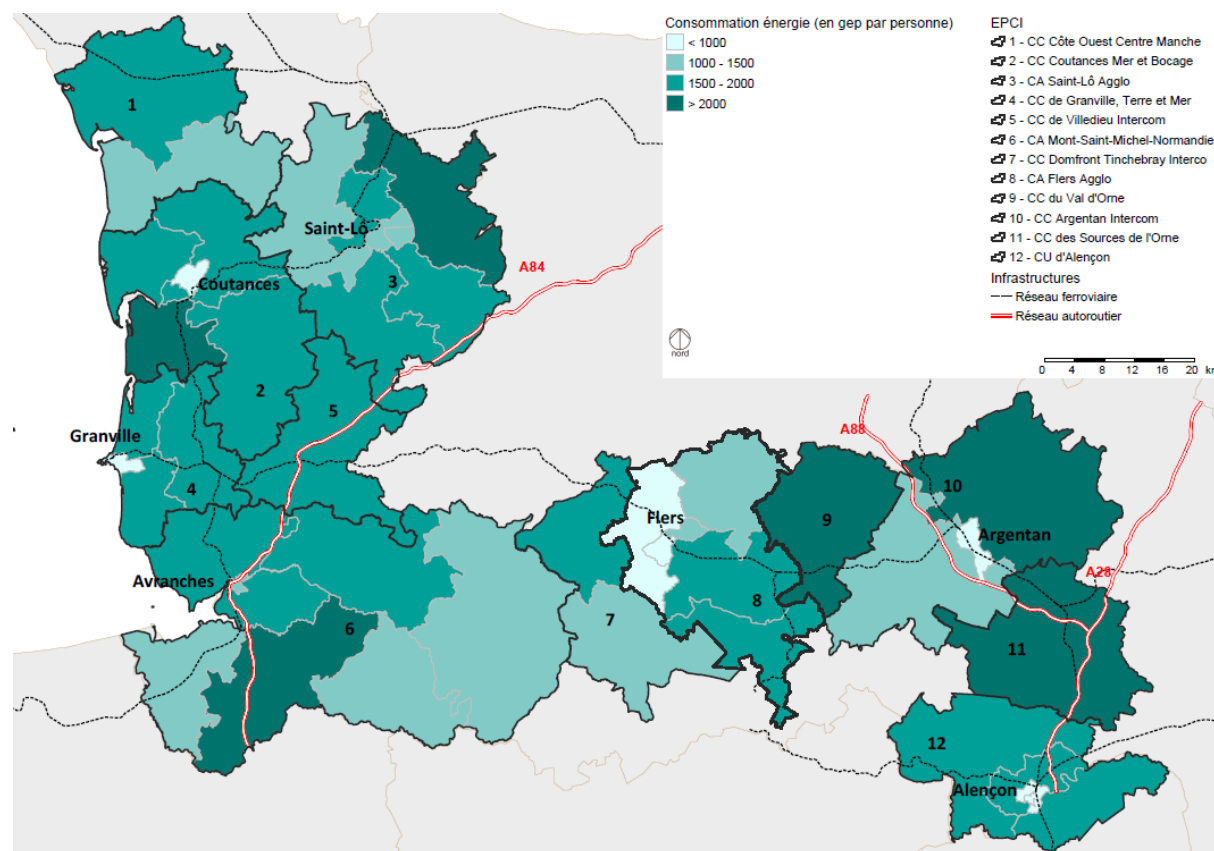


Figure 69 : Consommation d'énergie par personne (gramme équivalent pétrole)

### 3.5.7 Les gaz à effet de serre

Ce sont principalement le charbon, les produits pétroliers et le gaz naturel qui libèrent dans l'atmosphère des très importantes quantités de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>).

La production des gaz à effet de serre est effectivement corrélée à la distance parcourue, notamment en voiture conducteur, mais pas uniquement. Le type de motorisation des ménages (type de carburant, âge de la voiture, cf. chapitre 2.2.3) jouent également un rôle, ainsi que l'emprunt d'autres modes motorisés (trains, autocars, bus et tramway), cf. chapitre 3.2.2.

EPCI	Production de CO <sub>2</sub> par personne [g]
CA Flers Agglo	4511
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	5482
CA Saint-Lô Agglo	5717
CC Argentan Intercom	4624
CC Coutances Mer et Bocage	5670
CC Côte Ouest Centre Manche	5446
CC Domfront Tinchebray Interco	4901
CC de Granville, Terre et Mer	5289
CC de Villedieu Intercom	5788
CC des Sources de l'Orne	8315
CC du Val d'Orne	8166
CU d'Alençon	4360
<b>Périmètre de l'enquête 2017</b>	<b>5308</b>

Cependant, comme on a vu dans le chapitre 2.2.3, les écarts en termes de types de carburants et en termes d'âge des voitures sont relativement faibles. La plupart des différences sont expliquées par les distances parcourues en VP conducteur, d'où le fait que de nouveau les CA Flers Agglo, la CC Argentan Intercom et la CU d'Alençon se situent en top du classement.

Les CC des Sources de l'Orne et du Val d'Orne se situent à l'autre extrémité, avec presque deux fois plus de CO<sub>2</sub> produit par personne et par jour.

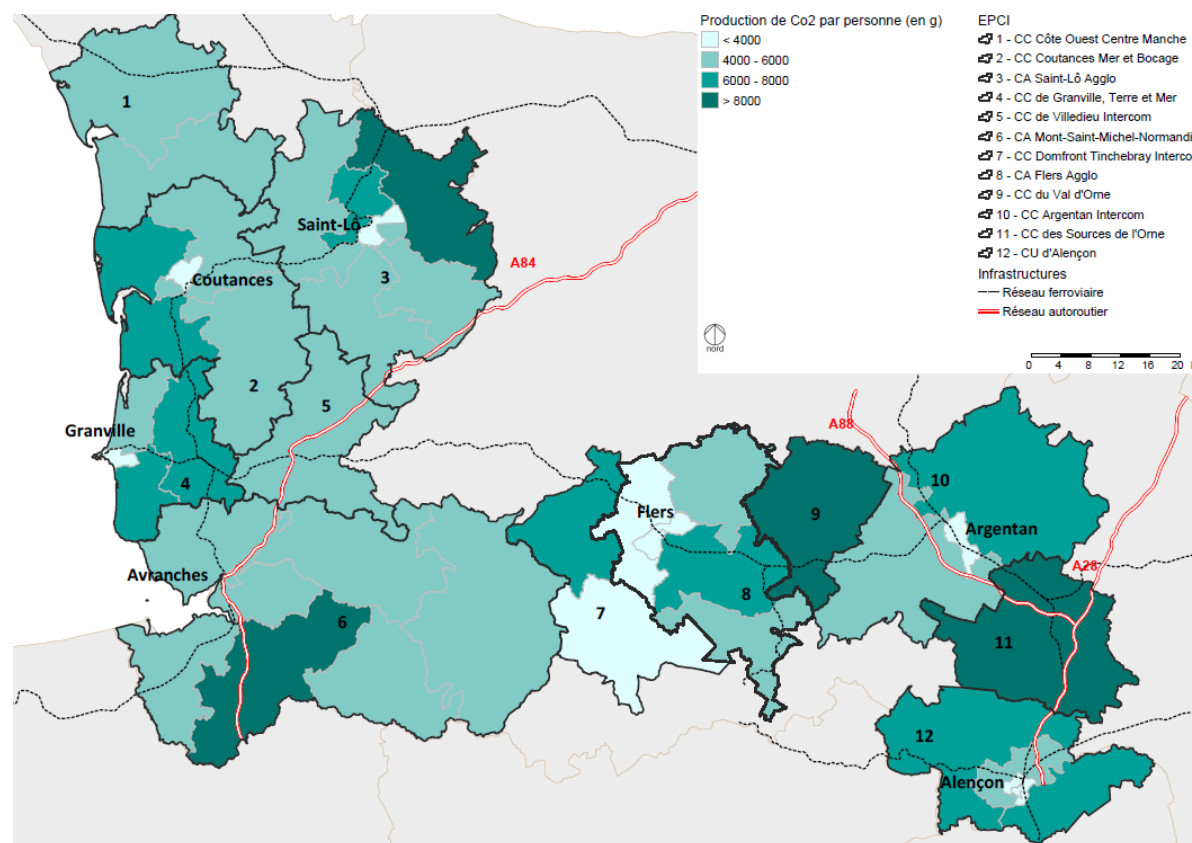


Figure 70 : Production de CO<sub>2</sub> par personne [g]

### 3.5.8 Les heures de déplacements

Les pics de départs des déplacements sont observés aux heures de pointe « traditionnelles », entre 8h et 9h le matin (9,5% des déplacements) et entre 17h et 18h le soir (10% des déplacements).

La période de pointe du matin s'étale sur deux heures (7h-9h) alors que la période de pointe du soir dure trois heures (16h-19h) et comptabilise le plus de déplacements (27%).

Plus de 40% des déplacements journaliers s'effectuent durant ces deux périodes de pointe.

Une légère hausse du nombre de déplacements est observée sur la période du déjeuner (12h-14h).

La quasi-totalité des déplacements s'effectue entre 7h et 21h (97% des déplacements).

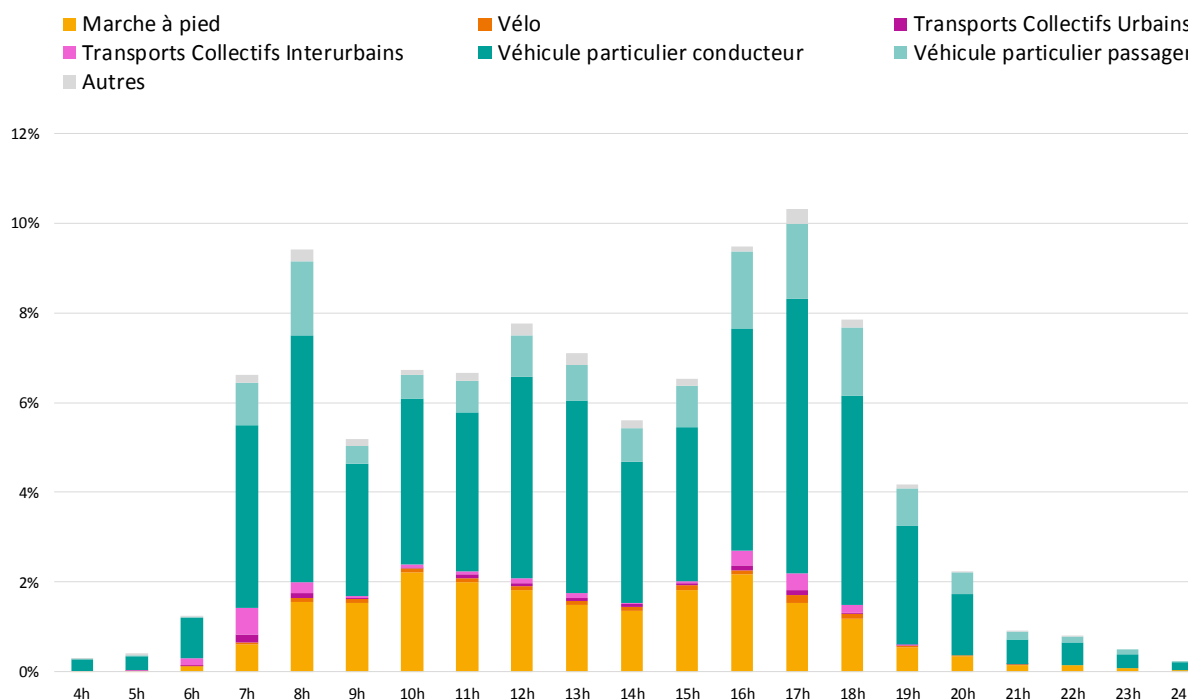


Figure 71 : Répartition horaire des déplacements suivant le mode utilisé (heures de départ)

On observe une répartition horaire différente selon le mode de transport utilisé :

Ainsi, la répartition horaire de l'usage de la voiture particulière est comparable à celle observée tous modes confondus : usage continu tout au long de la journée avec un pic observé aux heures de pointe du matin et du soir.

Au contraire, l'usage des transports en commun est quasiment exclusivement concentré sur les périodes de pointe du matin et du soir (et dans des proportions moindres à l'heure du déjeuner). Cela signifie que ce mode de transport n'est pratiquement pas utilisé en dehors des périodes 7h-9h et 16h-19h. Cette observation est cohérente avec les motifs de déplacements. Ce mode est en effet principalement utilisé par des enfants et des jeunes adultes (3.2.1) se déplaçant principalement durant les périodes de pointe notamment pour un motif études.

Les déplacements à pied se pratiquent sur l'ensemble de la journée (de 8h à 19h) avec deux légers pics observés entre 10h et 11h et entre 16h et 17h (heure de pointe pour les scolaires principalement).

	MAP	Vélo	TCU	TCI	VP conducteur	VP passager	Autres	Total
6h-7h	1%	1%	2%	6%	2%	0%	1%	1%
7h-8h	3%	4%	18%	26%	7%	7%	7%	7%
8h-9h	8%	7%	11%	11%	10%	12%	11%	9%
9h-10h	7%	7%	3%	2%	5%	3%	5%	5%
10h-11h	11%	8%	2%	2%	6%	4%	4%	7%
11h-12h	10%	7%	9%	3%	6%	5%	7%	7%
12h-13h	9%	7%	6%	5%	8%	6%	11%	8%
13h-14h	7%	6%	8%	5%	7%	6%	11%	7%
14h-15h	7%	8%	5%	1%	5%	5%	7%	6%
15h-16h	9%	9%	7%	1%	6%	6%	6%	7%
16h-17h	11%	6%	12%	14%	9%	12%	4%	9%
17h-18h	7%	14%	12%	17%	11%	12%	13%	10%
18h-19h	6%	9%	3%	7%	8%	11%	7%	8%
19h-20h	3%	3%	1%	0%	5%	6%	3%	4%
20h-21h	2%	1%	0%	0%	2%	4%	1%	2%
21h-22h	1%	2%	1%	0%	1%	1%	0%	1%

Figure 72 : Répartition horaire des déplacements suivant le mode de transport utilisé

### 3.6 Les flux de déplacements

#### 3.6.1 Les flux de déplacements journaliers (tous modes)

Les flux de déplacements journaliers du périmètre de l'enquête 2017 se structurent en étoile autour de chaque ville centre des différentes EPCI, polarisant les pôles générateurs de déplacement du territoire.

En effet, cette carte de flux ressemble beaucoup à la carte des relations domicile-travail. On peut en conclure que les bassins d'emploi structurent le territoire.

L'analyse fine des flux révèle les points marquants suivants :

- 83 % des déplacements en moyenne sont réalisés à l'intérieur de chaque EPCI,
- 8 % des déplacements sont réalisés entre EPCI avec un fonctionnement relativement distinct entre les EPCI sur la Manche et les EPCI sur l'Orne. Si les volumes sont deux fois plus importants entre les EPCI sur la Manche, la part relative de ces relations entre EPCI est homogène sur le territoire.
- 9 % des déplacements réalisés le sont avec des territoires extérieurs au périmètre enquêté.

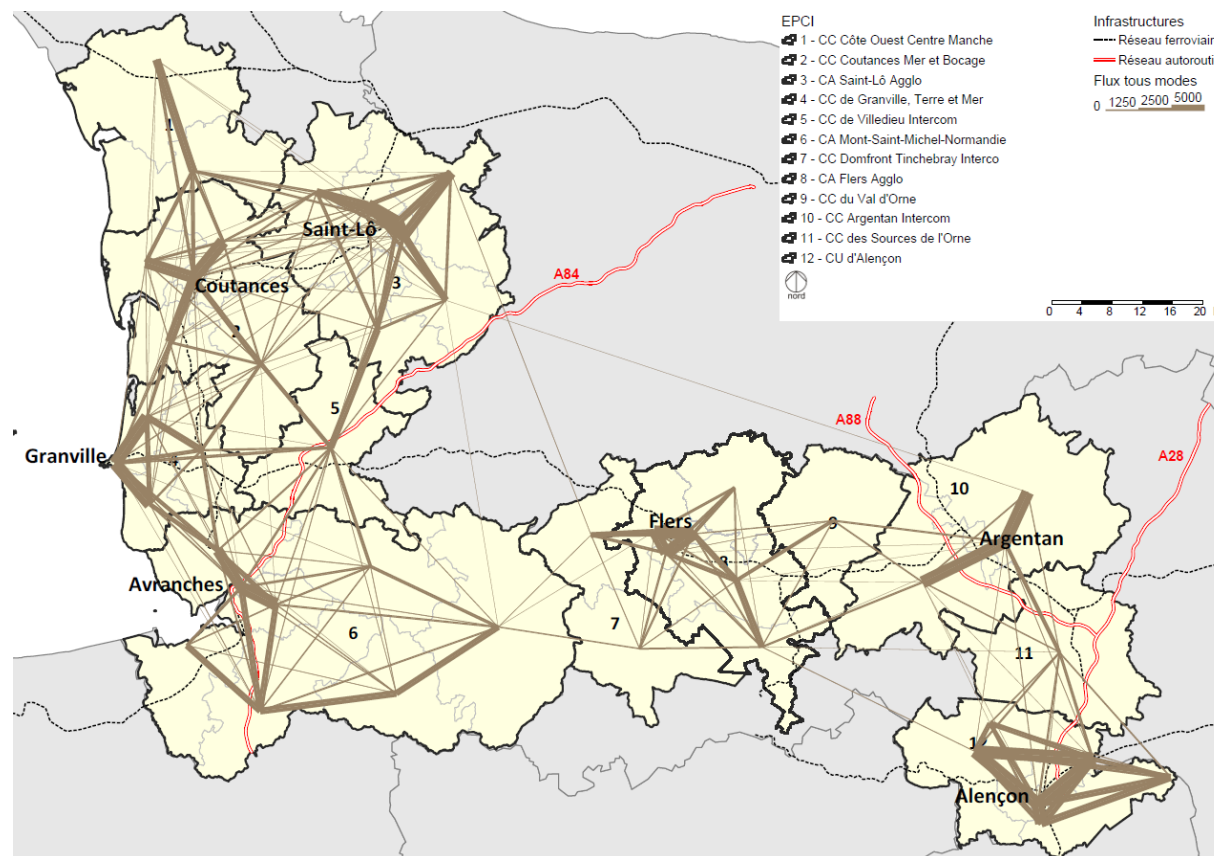


Figure 73 : Les flux tous modes


Flux de déplacements 	CC des Sources de l'Orne	CU d'Alençon	CC Coutances Mer et Bocage	CC Côte Ouest Centre Manche	CC Argentan Intercom	CC de Granville, Terre et Mer	CA Mont-Saint-Michel-Normandie	CC de Villedieu Intercom	CA Flers Agglo	CC Domfront Tinchebray Interco	CC du Val d'Orne	CA Saint-Lô Agglo	Hors périmètre	Toute zone
	CC des Sources de l'Orne	23061	4140	0	0	2543	0	0	0	280	0	0	0	1525
CU d'Alençon	3961	191287	0	63	1390	35	155	0	990	0	92	84	7485	205541
CC Coutances Mer et Bocage	0	0	156271	6071	33	7361	1173	1692	40	59	0	7733	1519	181952
CC Côte Ouest Centre Manche	0	0	6515	60906	0	265	151	0	0	0	0	3355	3059	74251
CC Argentan Intercom	2341	1401	33	0	114787	0	0	0	1389	93	1546	268	4021	125878
CC de Granville, Terre et Mer	0	65	7116	265	0	152922	8105	2250	133	0	0	749	1703	173309
CA Mont-Saint-Michel-Normandie	0	155	1076	151	0	8182	289375	4316	563	701	0	769	8966	314253
CC de Villedieu Intercom	0	0	2097	0	0	2356	4085	41501	94	0	0	3904	895	54933
CA Flers Agglo	207	892	0	34	1669	82	585	94	177893	8258	2528	32	8874	201148
CC Domfront Tinchebray Interco	0	0	59	0	56	33	771	0	8406	37147	52	188	2648	49359
CC du Val d'Orne	92	205	0	0	1311	0	27	0	2544	108	10919	95	1822	17123
CA Saint-Lô Agglo	0	0	7187	3095	232	596	700	4048	32	188	41	270804	7723	294643
Hors périmètre	2004	7818	1447	3726	4154	1976	9600	1178	9296	2933	1894	8225	55686	109939
Toute zone	31665	205965	181799	74311	126175	173808	314727	55080	201660	49486	17072	296206	105924	1833877

Figure 74 : Matrice des flux journaliers tous modes par EPCI

### 3.6.2 Les déplacements vers des grandes villes avoisinantes

#### Fréquences de déplacement

Des échanges ont lieu entre le territoire enquêté et les territoires aux alentours notamment les métropoles régionales.

Parmi les grandes villes extérieures, la ville de Caen est celle où se déplacent le plus les habitants du périmètre de l'enquête 2017. 70% d'entre eux s'y rendent au moins une fois par an et une personne sur 5 s'y rend régulièrement (tous les deux mois au minimum).

Les autres villes génèrent moins de déplacements (au moins un déplacement par an pour 40% des interrogés pour Rennes, 25% pour Cherbourg, 20% pour Le Mans et un peu plus de 10% pour Rouen). Ce sont principalement des déplacements occasionnels.

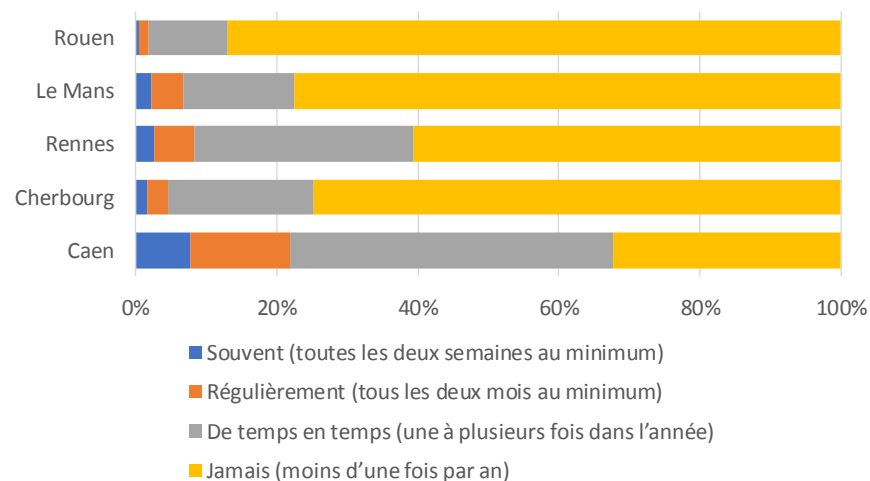


Figure 75 : Fréquence de déplacement vers des grandes villes avoisinantes

#### Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement vers les grandes villes extérieures varient de manière significative selon la ville concernée.

Pour Caen, Rennes et Le Mans, le motif principal est le motif achats et les motifs secondaires sont principalement les visites (famille ou amis) et le travail.

Pour Cherbourg et Rouen, le motif principal est une visite à la famille ou aux amis et le motif secondaire est le travail. A noter que le poids du motif achats est très faible pour la ville de Rouen comparé aux autres villes.

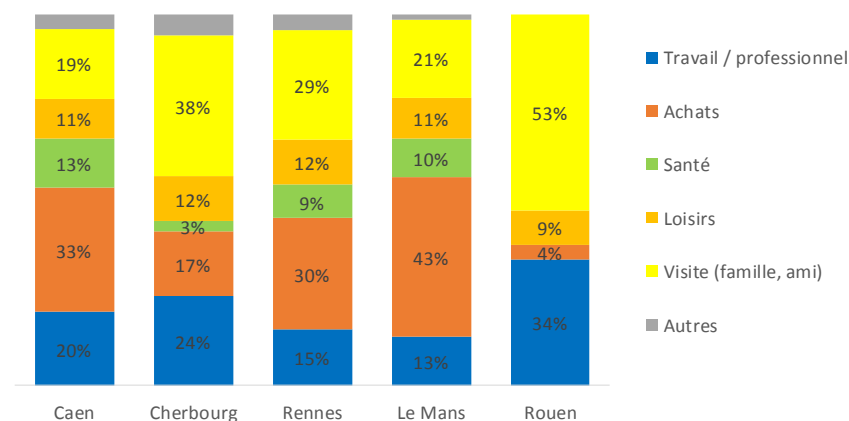
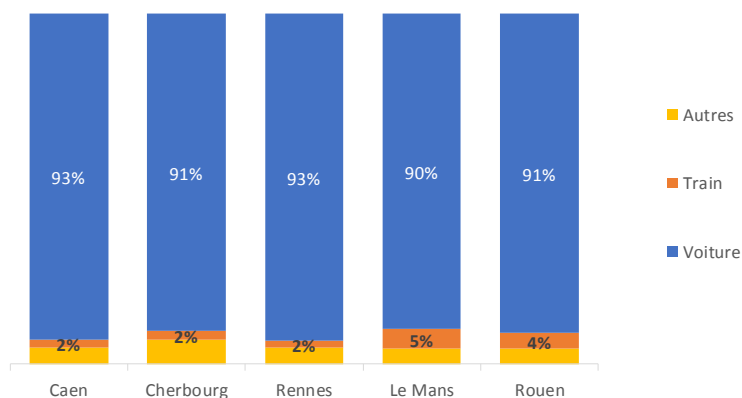


Figure 76 : Motifs de déplacement vers des grandes villes avoisinantes

### Modes de déplacement

Les modes de déplacement utilisés sont similaires quel que soit la ville avoisinante. Ces déplacements s’effectuent à plus de 90% en voiture. La part de déplacement en train varie entre 2 et 5%.



**Figure 77 : Modes de transport utilisés vers des grandes villes avoisinantes**

## 4 La comparaison des chiffres clés de la mobilité aux territoires enquêtés en 2011 et 2016

### 4.1 Succincte présentation des autres territoires enquêtés

#### 4.1.1 Calvados

Le département du Calvados est situé en Normandie. Il comprend notamment l’agglomération de Caen-la-mer, Caen étant la préfecture de ce département. Il se situe au nord-est du périmètre enquêté en 2017.

Le département du Calvados a une population de 665 600 habitants regroupés en 298 200 ménages. Il contient ainsi la moitié des habitants du pôle métropolitain. Sa taille de ménage (2,23 personnes) est proche de la moyenne sur le territoire du pôle métropolitain.

Une EDGT a été réalisée sur ce département en 2011. Une analyse spécifique a été réalisée sur l’agglomération de Caen la mer. A l’échelle du département, les analyses ont été effectuées à partir des huit périmètres SCoT qui le composaient : SCoT Caen-Métropole, SCoT Pré-Bocage, SCoT Bessin, SCoT Nord Pays d’Auge, SCoT Bocage, SCoT Suisse Normande et Condé, SCoT Sud Pays d’Auge et SCoT Pays de Falaise.

#### 4.1.2 Cotentin

Le Cotentin est un territoire situé en Normandie dans le département de la Manche. Il comprend notamment la commune de Cherbourg. Il se situe au nord-ouest du périmètre enquêté en 2017.

Le Cotentin compte 200 500 habitants regroupés en 88 180 ménages. Il est le plus petit territoire parmi les trois secteurs étudiés et comprend environ 15% des habitants du pôle métropolitain. Sa taille des ménages (2,27 personnes) est la plus élevée sur le territoire du pôle métropolitain.

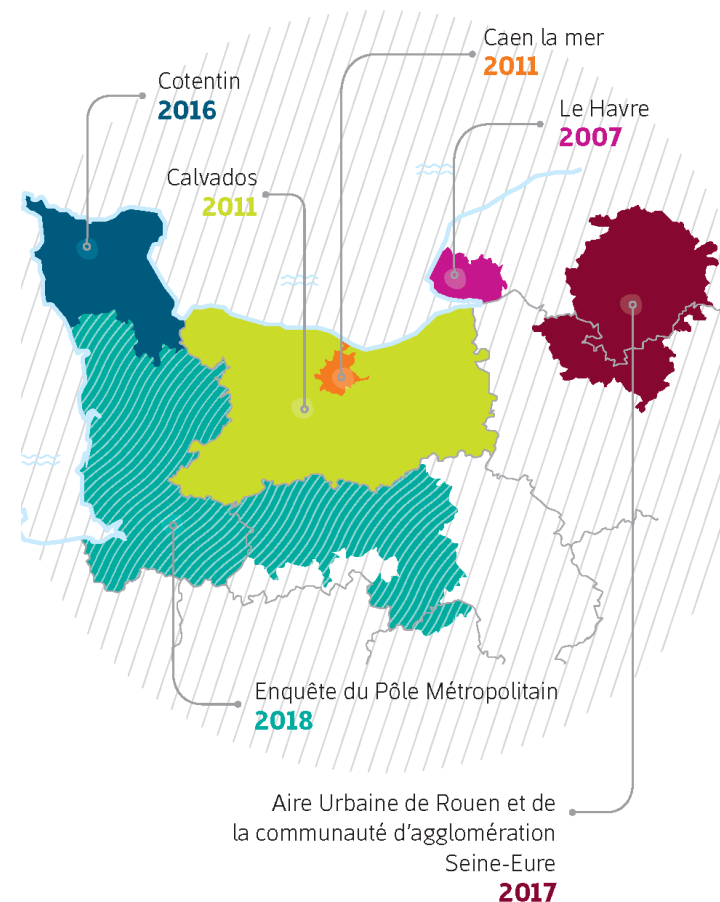
Une EDVM a été réalisée sur ce territoire en 2016.

Périmètre	Population	Ménages	Taille des ménages
Périmètre de l'enquête 2017	461 300	214 490	2,15
Cotentin	200 500	88 180	2,27
Calvados	665 600	298 200	2,23
Pôle métropolitain	1 327 400	600 870	2,21

**Figure 78 : Population et ménages sur les différents périmètres enquêtés**

En comparaison avec les deux périmètres précédents, le périmètre enquêté en 2017 comprend 1 tiers de la population du pôle métropolitain et présente la taille des ménages la plus basse du territoire (2,15 personnes).

## ENQUÊTES DÉPLACEMENTS RÉALISÉES EN NORMANDIE



Sources : Aucame 2017 - IGN - Geofla

## 4.2 La population

La taille des ménages étant liée à la composition de la population, cette dernière explique les différences observées sur les trois périmètres étudiés :

- 1 personne sur 4 est âgée de 65 ans et plus sur le périmètre enquêté en 2017. Ainsi, c'est le périmètre qui présente le pourcentage le plus important de personnes retraitées (30%). La proportion d'enfants mineurs sur ce périmètre est la plus faible (10%). Les adultes entre 18 et 64 ans représentent 64% de la population (la part d'actifs est de 42% de la population)
- Le Calvados est le territoire étudié le plus jeune avec 1 tiers de sa population ayant moins de 35 ans et seulement 19% de personnes âgées de 65 ans et plus. Caen étant à la fois le pôle régional et un pôle universitaire et scolaire majeur, ce territoire rassemble la part d'étudiants (environ 5%) et la part d'actifs (46%) la plus importante.
- Le Cotentin se situe entre ces deux territoires en termes de répartition en fonction de l'âge de sa population. Les 2 tiers de sa population sont des personnes entre 18 et 65 ans. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent ainsi 21% de la population et les 11% restants sont des enfants mineurs. Ce territoire comprend très peu d'étudiants (0,4%).

Périmètre	11-17 ans	18-34 ans	35-64 ans	65 ans et +
Périmètre de l'enquête 2017	9,8%	17,0%	47,1%	26,1%
Cotentin	10,6%	18,5%	49,9%	21,0%
Calvados	12,5%	19,7%	49,1%	18,7%
Pôle métropolitain	11,3%	18,6%	48,5%	21,6%

Figure 79 : Répartition de la population par classe d'âge

Périmètre	Actifs	Retraités	Étudiants
Périmètre de l'enquête 2017	42,4%	30,1%	1,5%
Cotentin	42,1%	29,4%	0,4%
Calvados	46,0%	25,1%	4,9%
Pôle métropolitain	44,2%	27,5%	3,0%

Figure 80 : Poids relatifs des actifs, retraités et étudiants

### 4.3 L'équipement des ménages

Les habitants du pôle métropolitain ont en moyenne 1,42 voitures par ménage et 650 voitures pour 1000 personnes. 11% des ménages ne possèdent pas de voitures.

Le département du Calvados est le département qui compte le moins de voitures par ménage (1,35) et le plus de ménages sans voitures (14%). Cette observation est cohérente avec la population plus jeune identifiée sur le territoire. Le nombre de voitures par ménage sont quasiment identiques sur le périmètre enquêté en 2017 et le Cotentin.

Le périmètre enquêté présente le plus grand nombre de voitures pour 1000 personnes (693 voitures) et le plus faible taux de ménages sans voitures (8%).

Périmètre	Voitures par ménage	Voitures pour 1000 personnes	Ménages sans voitures
Périmètre de l'enquête 2017	1,49	693	8%
Cotentin	1,49	670	10%
Calvados	1,35	603	14%
Pôle métropolitain	1,42	646	11%

**Figure 81 : Taux de motorisation et de non-motorisation**

Les habitants du pôle métropolitain possèdent pour 90% d'entre eux un permis de conduire.

En cohérence avec les résultats précédents, le périmètre enquêté en 2017 est celui où la plus grande part de la population possède un permis de conduire (92%). Ce taux est le plus faible dans le Calvados (88%).

Le taux de conduite accompagnée est de 1,1% sur le pôle métropolitain avec un pourcentage légèrement plus élevé sur le Cotentin (1,4%).

Périmètre	Permis de conduire	Pas de permis	Conduite accompagnée
Périmètre de l'enquête 2017	91,7%	7,2%	1,1%
Cotentin	90,0%	8,6%	1,4%
Calvados	87,8%	12,3%	1,1%
Pôle métropolitain	89,5%	10,0%	1,1%

**Figure 82 : Taux de possession du permis de conduire**

## 4.4 Chiffres clés de la mobilité

### 4.4.1 Taux de mobilité

Le taux d'immobiles (personnes n'effectuant aucun déplacement en une journée) est de 10,5% sur le territoire du pôle métropolitain et varie peu d'un périmètre à l'autre.

Le taux de mobilité est de 4,11 déplacements par personne et par jour à l'échelle du pôle métropolitain. Il est le plus élevé sur le territoire du Cotentin (4,36 déplacements par jour et par personne) et le plus faible sur le département du Calvados (3,96 déplacements par jour et par personne)

Périmètre	Taux d'immobiles	Taux de mobilité <sup>10</sup>
Périmètre de l'enquête 2017	10,0%	4,22
Cotentin	10,9%	4,36
Calvados	10,5%	3,96
Pôle métropolitain	10,4%	4,11

**Figure 83 : Taux de mobilité**

<sup>10</sup> Le taux de mobilité présenté ici correspond au total des déplacements observés dans les enquêtes divisé par la seule population enquêtée, à savoir les personnes de 5 ans et plus.

### 4.4.2 Répartition modale

A l'échelle du pôle métropolitain, la part modale VP est prépondérante (69%). 23% des déplacements s'effectuent à pied. La part des déplacements en transports en commun est faible (inférieure à 5%).

Si la part modale des transports collectifs interurbains du périmètre enquêté en 2017 est relativement comparable à celles observées sur le Cotentin et le Calvados, la part modale des transports collectifs urbains est sensiblement plus faible (0,9% seulement).

En cohérence avec les équipements des ménages, le périmètre enquêté présente la part modale VP la plus élevée sur le territoire (en tant que conducteur et passager) et par conséquent les parts modales de marche à pied et TC les plus faibles.

Les parts modales VP conducteur du Cotentin et du Calvados sont semblables (56%). Le territoire du Cotentin présente le taux le plus élevé de déplacements en marche à pied. La part modale TC est la plus importante sur le département du Calvados mais reste très faible (5,7%).

Périmètre	MAP	Vélo	TCU	TCI	VP conducteur	VP passager	Autres
Périmètre de l'enquête 2017	20,7%	1,2%	0,9%	2,3%	58,0%	14,4%	2,5%
Cotentin	25,7%	1,6%	1,9%	2,0%	56,2%	9,9%	2,6%
Calvados	23,6%	1,5%	3,2%	2,5%	55,9%	11,6%	1,7%
Pôle métropolitain	22,9%	1,4%	2,2%	2,4%	56,7%	12,3%	2,1%

**Figure 84 : Répartitions modales des déplacements**

#### 4.4.3 Les motifs

En mettant de côté les motifs concernant des retours à domicile (37%), le motif de déplacement principal est le motif travail (et affaires) qui représente 25% des déplacements à l'échelle du pôle métropolitain. Les motifs secondaires sont les motifs achats (23%) et loisirs & visites (21%). Le motif éducation (école et université) concerne environ 8% des déplacements.

Le périmètre enquêté en 2017 et le périmètre du Cotentin présentent une répartition des motifs assez semblable.

Périmètre	Travail & affaires	Education	Achats	Loisirs & visites	Démarches & Accompagnement
Périmètre de l'enquête 2017	23,7%	8,7%	22,8%	20,9%	23,9%
Cotentin	24,1%	7,0%	22,7%	21,2%	24,9%
Calvados	25,8%	8,1%	23,1%	21,4%	21,6%
Pôle métropolitain	24,8%	8,1%	22,9%	21,2%	22,9%

**Figure 85 : Répartitions par motifs de déplacements**

#### 4.4.4 Les distances et les durées

A l'échelle du pôle métropolitain, un déplacement représente en moyenne 8,3 km et dure 17 min. La distance journalière parcourue pour se déplacer est de 33,5 km pour une durée totale d'environ 69 min.

Il est intéressant d'observer que la durée d'un déplacement est la plus faible sur le périmètre enquêté en 2017 (ainsi que le budget temps consacré) alors que les distances parcourues (par déplacement et journalière) sont les plus longues. Cela peut s'expliquer par une proportion plus importante de trajets interurbains et une moindre congestion dans les trajets effectués.

Périmètre	Durée d'un déplacement (min)	Budget de temps (min)	Distance par déplacement (km)	Distance journalière (km)
Périmètre enquêté	15,4	61,4	9,3	37,1
Cotentin	16,0	69,6	8,4	36,6
Calvados	18,7	73,9	7,6	30,0
Pôle métropolitain	17,1	68,9	8,3	33,5

Figure 86 : Distances et durées moyennes des déplacements

#### 4.4.5 Les horaires

La répartition des horaires présente un profil semblable sur les trois territoires étudiés avec deux pics principaux aux heures de pointe (matin : 8h-9h et soir 17h-18h) et un pic secondaire correspondant aux déplacements du midi (12h-14h). Très peu de déplacements sont effectués entre 21h et 7h du matin (environ 3%).

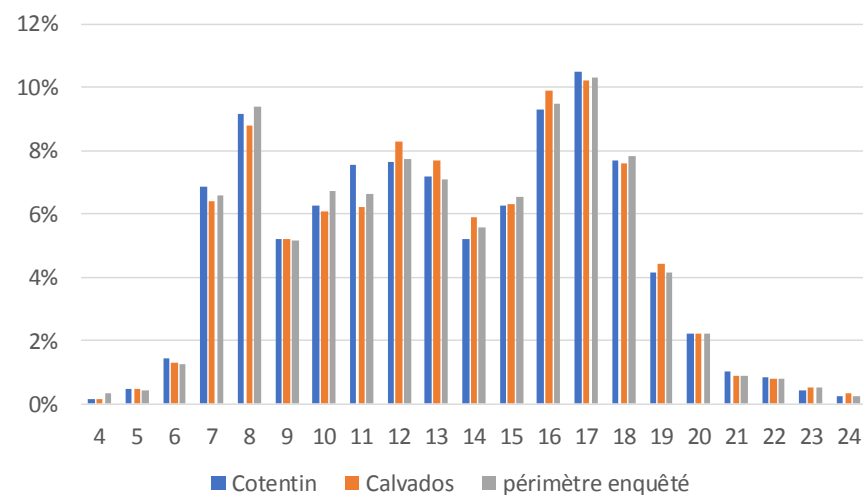


Figure 87 : Répartitions horaires des déplacements sur les 3 périmètres enquêtés

## Annexe

### Nombre de ménages enquêtés, nombre de personnes enquêtées, nombre de déplacements recueillis par secteur de tirage

Secteur	Nom	Ménages	Personnes	Déplacements
501	Saint-Lô Centre	140	161	750
502	Saint-Lô Est	137	161	669
503	Saint-Lô Agglo Couronne	136	161	737
504	Saint-Lô Agglo Est	131	161	682
505	Secteur Condé-sur-Vire	129	161	645
506	Saint-Lô Agglo Sud	131	161	648
507	Saint-Lô Agglo Ouest	135	162	687
508	Côte Ouest Lessay	134	162	635
509	Côte Ouest Perriers	138	159	622
510	Coutances	145	161	647
511	Bocage Coutançais Nord	125	161	665
512	Canton Saint-Malo-de-la-Lande	135	161	763
513	Canton Montmartin-sur-Mer	133	162	637
514	Bocage Coutançais Sud	133	162	658
515	Villedieu Intercom	134	160	633
516	Granville	144	161	679
517	Granville Terre et Mer Littoral Nord	139	160	667
518	Granville Terre et Mer Littoral Sud	148	165	693
519	Granville Terre et Mer Est	128	163	642
520	Avranches	140	162	738
521	L'Avranchin	130	161	721
522	Baie du Mont-Saint-Michel Nord	133	161	671
523	Val de Sée	125	161	677
524	Le Mortainais	140	162	571
525	Secteur Saint-Hilaire-du-Harcouët	139	161	601
526	Secteur Isigny Saint-James	130	162	624
527	Secteur Pontorson Le Mont-Saint-Michel	133	161	622
601	Alençon Centre	149	162	702
602	Alençon Nord	140	161	669
603	Alençon Est	148	161	636
604	CU Alençon Couronne	135	161	667
605	Forêt d'Ecouves	128	161	576
606	Sources de l'Orne	142	161	613
607	Argentan	141	161	672
608	Argentan Intercom Nord	135	160	664
609	Argentan Intercom Sud	137	161	597
610	Val d'Orne	128	161	664
611	Flers Nord	147	162	637
612	Flers Sud	136	161	628
613	Flers Agglo Ouest	130	160	593
614	Flers Agglo Est	130	161	726
615	Bocage d'Athis de l'Orne	126	162	704
616	Secteur La Ferté-Macé	137	161	649
617	Le Domfrontais	137	161	592
618	Canton de Tinchebray	124	161	662
701	CU Alençon Sarthe	137	161	680

**Nombre de ménages, nombre de personnes, nombre de déplacements recueillis (pondérés) par secteur de tirage**

Secteur	Nom	Ménages	Personnes	Déplacements
501	Saint-Lô Centre	5258	9055	44126
502	Saint-Lô Est	5113	8659	36560
503	Saint-Lô Agglo Couronne	4289	8769	39802
504	Saint-Lô Agglo Est	4860	11028	49326
505	Secteur Condé-sur-Vire	5272	11532	48527
506	Saint-Lô Agglo Sud	4082	9058	39870
507	Saint-Lô Agglo Ouest	5217	11743	51493
508	Côte Ouest Lessay	5388	10933	44400
509	Côte Ouest Perriers	4713	9975	40351
510	Coutances	4092	7355	30032
511	Bocage Coutançais Nord	3891	8898	37093
512	Canton Saint-Malo-de-la-Lande	5066	10101	46984
513	Canton Montmartin-sur-Mer	3912	8131	32769
514	Bocage Coutançais Sud	4650	9730	41020
515	Villedieu Intercom	6985	14639	56710
516	Granville	6978	12028	52465
517	Granville Terre et Mer Littoral Nord	5544	11268	47269
518	Granville Terre et Mer Littoral Sud	4511	9171	41376
519	Granville Terre et Mer Est	4051	8957	38613
520	Avranches	4041	6932	33818
521	L'Avranchin	3928	8897	42211
522	Baie du Mont-Saint-Michel Nord	4837	10282	42017
523	Val de Sée	4135	8514	35968
524	Le Mortainais	6921	13844	48702
525	Secteur Saint-Hilaire-du-Harcouët	5922	11731	47568
526	Secteur Isigny Saint-James	6337	13384	53284
527	Secteur Pontorson Le Mont-Saint-Michel	3837	7862	29236

01	Alençon Centre	4327	6825	30040
602	Alençon Nord	3255	5770	23690
603	Alençon Est	5459	10638	43757
604	CU Alençon Couronne	5671	11993	51751
605	Forêt d'Ecouves	3931	8871	33336
606	Sources de l'Orne	5341	11000	42449
607	Argentan	6719	12190	54067
608	Argentan Intercom Nord	4463	9789	42696
609	Argentan Intercom Sud	4202	9102	35577
610	Val d'Orne	2446	5322	22194
611	Flers Nord	4346	7734	30179
612	Flers Sud	2827	5629	22485
613	Flers Agglo Ouest	5032	11040	42780
614	Flers Agglo Est	3965	8767	39712
615	Bocage d'Athis de l'Orne	3512	7539	33902
616	Secteur La Ferté-Macé	4618	9305	39396
617	Le Domfrontais	3733	7411	29495
618	Canton de Tinchebray	3656	7795	32597
701	CU Alençon Sarthe	3251	7251	32181

PÔLE METROPOLITAIN  
CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE

**PTV GROUP**

the mind of movement

**Prestataire**

PTV France

14, rue du Gal Gouraud

F-67000 STRASBOURG

contact.fr@ptvgroup.com

*En partenariat avec :*

**Septembre 2018**

