

Déplacements domicile-travail Des perspectives avec le covoiturage ?



REPÈRES

78 % des actifs bas-normands utilisent une voiture pour rejoindre leur lieu de travail.

L'unité urbaine de Caen, de par son poids dans l'économie régionale, attire chaque jour 57 300 actifs venant de l'extérieur et centralise ainsi de nombreux flux domicile-travail entre les unités urbaines bas-normandes.

Le nombre de déplacements d'actifs ne cesse d'augmenter en Basse-Normandie. En 2006, 65 % des actifs quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Ils n'étaient que 60 % en 1999 et 23 % en 1968.

A l'exception des trajets avec la région parisienne, la voiture reste majoritairement utilisée en dépit de l'existence de lignes de bus ou de TER, laissant la place au développement potentiel du covoiturage.

Au cours des cinquante dernières années, retrait continu d'activités agricoles, mutations successives de l'industrie et tertiarisation ont profondément modifié la géographie des emplois, désormais largement concentrés dans les pôles urbains. Dans le même temps, la pression foncière et certaines préférences pour l'habitat pavillonnaire ou le cadre de vie ont drainé toujours plus loin des villes ceux qui y travaillent. Cette périurbanisation s'accompagne d'une explosion des mobilités et des distances parcourues. En 2006, 78 % des actifs bas-normands utilisent une voiture pour rejoindre leur lieu de travail. Seuls 8 % d'entre eux peuvent s'y rendre à pied, 4 % prennent les transports en commun.

Le transport routier s'est développé en conséquence, et représente en 2008 un tiers des émissions de CO₂, dont plus de la moitié attribuable aux véhicules particuliers. Ces émissions ont été multipliées par cinq entre 1960 et aujourd'hui⁽¹⁾.

Le Train Express Régional (TER) et les réseaux de transport départementaux constituent une alternative. Mais ce choix n'a d'intérêt pour l'usager que si

les horaires sont adaptés, et que le temps de trajet ne dépasse pas, relativement au niveau de service attendu, celui effectué en voiture. De ce fait, la voiture reste le mode de déplacement principal pour une écrasante majorité d'actifs, y compris pour des trajets desservis par des transports collectifs.

Les mobilités domicile-travail constituent donc un enjeu majeur en termes de développement durable. Elles soulèvent des questions économiques et environnementales, relevant aussi des transports ou de l'aménagement du territoire.

Dans le prolongement de son Agenda 21, voté le 20 juin 2008, la Région Basse-Normandie s'est engagée au titre de sa politique de développement durable dans une démarche partenariale (avec l'Etat et les collectivités bas-normandes autorités organisatrices de transports, départements, agglomérations, communes, ainsi que les autres collectivités et territoires de projet intéressés), à développer le covoiturage à l'échelle de la Basse-Normandie. Cette action prévue dans l'axe 2 "Rétablir les grands équilibres environnementaux et sociaux des territoires" de l'Agenda 21 régional concourt à l'objectif de la Région de "Renforcer les transports collectifs et les mobilités douces pour tous".

(1) Source : Citepa



ZOOM

0,71 tonne de CO2 émise par un actif lors de ses déplacements

En 2007, un actif bas-normand émet, en moyenne, 0,71 tonne de gaz à effet de serre par an. En France, la moyenne est de 0,64 tonne par personne.

L'augmentation des déplacements domicile-travail des actifs de la région et le recours massif à la voiture deviennent un véritable défi environnemental... Ainsi, les Bas-Normands ont émis, en 2007, 424 200 tonnes de CO2 pour effectuer leurs déplacements domicile-travail/études. Si la part des 4 roues diminuait de 5 points, les émissions de CO2 seraient réduites d'environ 13 000 tonnes par an. En limitant le nombre de 4 roues sur les routes, le développement du covoiturage permettrait de réduire le bilan carbone de la Basse-Normandie.

Le covoiturage permet de diminuer le trafic automobile, dans les agglomérations ou villes, et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Dans un contexte de hausse des prix des carburants, il doit aussi permettre de réduire la part de leur budget que les ménages consacrent aux déplacements en partageant, d'un commun accord, les frais de route. Le covoiturage peut enfin participer au développement d'une forme de lien social, qu'il s'agisse de favoriser la mobilité des personnes en situation d'insertion ou de requalification professionnelle, ou tout simplement de ne pas voyager seul.

Afin d'éclairer ses décisions, et notamment dans la perspective d'aménager des aires de covoiturage, la Région Basse-Normandie a donc sollicité l'Insee pour identifier les principaux flux domicile-travail, en s'attachant à caractériser en premier lieu les déplacements entre les différentes unités urbaines. En effet, les premiers résultats ont montré que près d'un tiers des déplacements d'actifs s'effectuent au sein de l'espace rural, avec un foisonnement rendant complexe, en première intention, l'organisation d'un système adapté. De la même façon, plus de 40 % des migrations quotidiennes convergent de l'espace rural vers une unité urbaine. Ce constat témoigne de l'extension du phénomène de périurbanisation à une forme de "rurbanisation". Mais comme précédemment, l'émiettement des lieux de desserte dans l'espace rural ne se prête sans doute pas à l'expérimentation d'un dispositif de covoiturage. Il a

donc été convenu, dans cette première approche, de focaliser l'examen sur les déplacements entre unités urbaines, afin d'appréhender des flux majoritaires, susceptibles d'être confrontés aux flux observés pour les voyageurs des lignes TER.

Emploi concentré, habitat toujours plus dispersé : les trajets augmentent

En 2006, la Basse-Normandie compte 588 600 emplois. Ces derniers se concentrent dans les unités urbaines, qui rassemblent 72 % des postes de travail et seulement la moitié de la population active occupée de la région. Parmi ces unités urbaines, Caen propose à elle seule 21 % des emplois bas-normands. Loin derrière arrivent les unités urbaines de Cherbourg-Octeville, d'Alençon et de Saint-Lô rassemblant respectivement 7 %, 4 % et 3 % des emplois régionaux. Des pôles d'emploi secondaires structurent également le territoire (Lisieux, Flers, Vire, Trouville-sur-Mer, Bayeux, Granville, Avranches, Coutances, Argentan et L'Aigle). Ils offrent chacun plus de 1 % des emplois bas-normands.

Cette concentration des emplois dans les unités urbaines est liée à la tertiarisation de l'économie, et contraste avec la poursuite du phénomène de périurbanisation observé dans la région. Entre 1999 et 2006, les communes périurbaines portent l'essentiel de la

croissance démographique, alors que les villes-centres perdent leur attractivité.

Depuis 40 ans, le nombre de déplacements d'actifs ne cesse d'augmenter. En 1968, 23 % des actifs bas-normands quittaient leur commune de résidence pour rejoindre leur travail. Ils étaient 60 % en 1999 et 65 % sept ans plus tard. La région enregistre ainsi une part de navetteurs plus importante que la France hors Île-de-France (61 %).

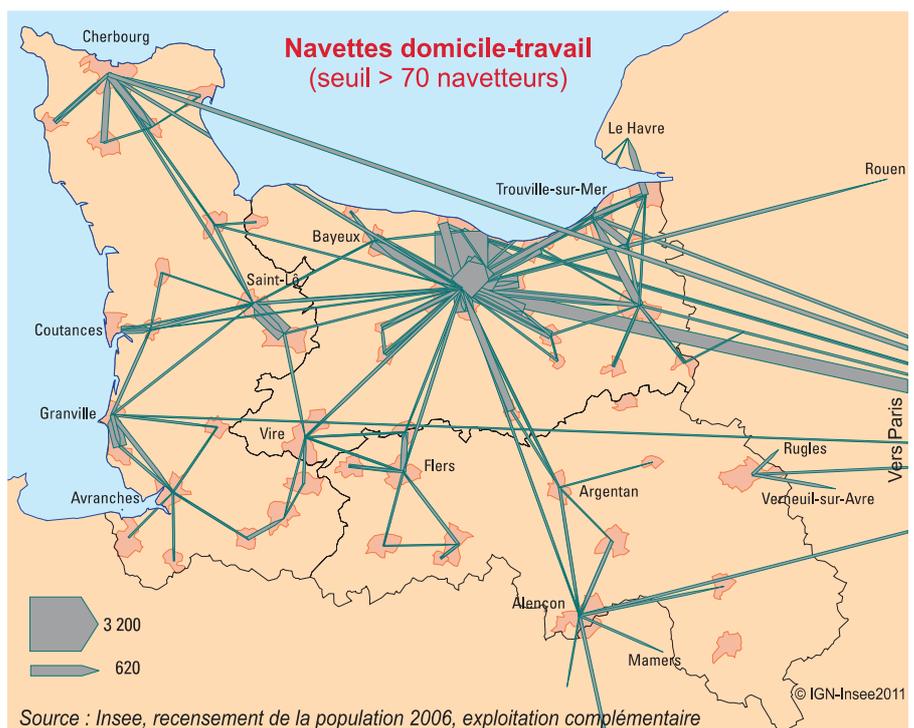
Cependant, en comparaison des autres régions de province, les unités urbaines bas-normandes réunissent une part plus faible de l'emploi régional. La Basse-Normandie est, en effet, la quatrième région la plus rurale de France



MÉTHODE

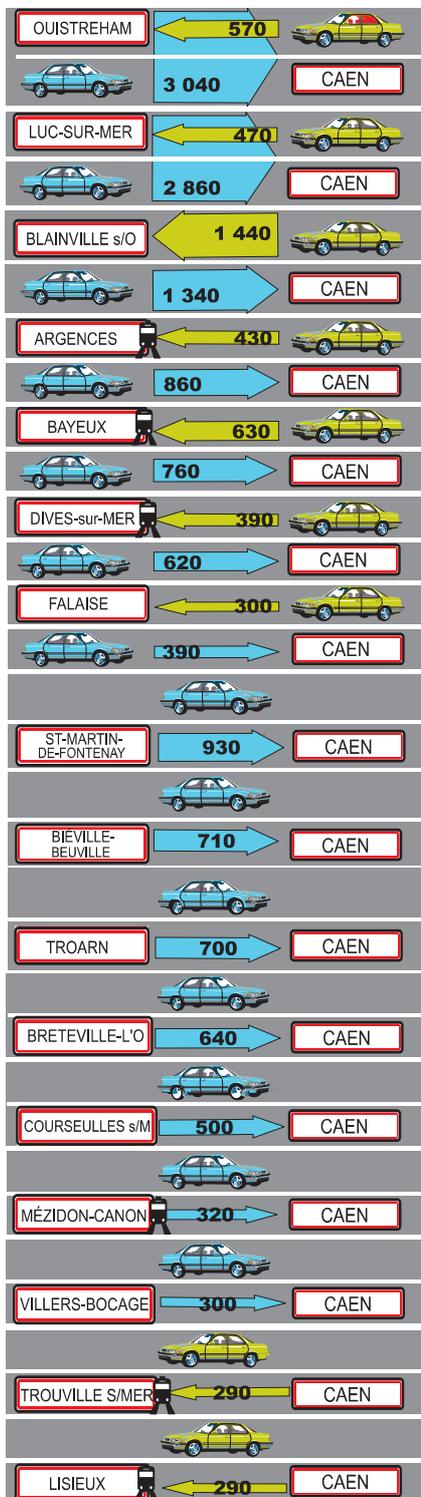
Les résultats relatifs au **mode de transport** pour les déplacements domicile-travail sont issus du recensement de la population 2006. Aux personnes ayant un emploi au moment du recensement, il est demandé d'indiquer le mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler. Les combinaisons de moyens de transport ne sont pas appréhendées.

Dans cette étude, les **unités urbaines** prises en compte sont celles de 1999.





Principaux flux domicile-travail effectués en voiture avec l'unité urbaine de Caen



Présence d'une desserte TER

Source : Insee, recensement de la population 2006 exploitation complémentaire

Note de lecture :

3 040 actifs résidant dans l'unité urbaine de Ouistreham se rendent en voiture dans celle de Caen pour y travailler. 570 effectuent le trajet inverse.

Métropolitaine. Elle est aussi celle où la part des emplois dans l'espace rural est la plus importante (34 % des emplois régionaux contre 21 % en France de province).

L'unité urbaine de Caen centralise de nombreux flux domicile-travail

En raison de son poids dans l'économie régionale, Caen centralise de nombreux flux domicile-travail. En plus des 63 400 personnes qui y résident et y travaillent, l'unité urbaine de Caen attire chaque jour 57 300 actifs venant de l'extérieur, soit 24 % de plus qu'en 1999 (11 000 entrées d'actifs supplémentaires). Ces actifs occupent 47 % des emplois de l'unité urbaine. Les flux les plus importants, de 1 000 à 3 000 personnes, proviennent des unités urbaines proches : Ouistreham, Luc-sur-Mer, Blainville-sur-Orne et Saint-Martin-de-Fontenay. Dans une moindre mesure, de 700 à 900 actifs résidant pour la plupart dans une unité urbaine du nord du Calvados, rejoignent l'unité urbaine de Caen pour travailler. Il s'agit des actifs résidant à Argences, Bayeux, Biéville-Beuville ou Troarn.

Dans le même temps, 15 400 actifs résidant dans l'unité urbaine de Caen exercent leur activité professionnelle à l'extérieur dont 1 600 à Blainville-sur-Orne, 700 à Bayeux ou 600 à Ouistreham. Entre 1999 et 2006, les départs quotidiens d'actifs de l'unité urbaine de Caen ont progressé de 17 %, représentant près de 2 300 personnes.

D'autres échanges sont observés entre Caen et les autres unités urbaines bas-normandes, mais sont de moindre importance. Ils restent toutefois importants entre Caen et la Côte de Nacre, comme entre Caen et le pays d'Auges.

Le recours à la voiture est prédominant

Ces flux se font en grande majorité en voiture, en dépit de l'existence de lignes de bus ou TER. Seules les liaisons ferroviaires Mézidon-Canon-Caen et Caen-Lisieux arrivent à peser : ce sont les seuls trajets pour lesquels la part des actifs utilisant leur véhicule personnel passe en dessous de 80 %.

A l'intérieur même de l'unité urbaine de Caen, les déplacements d'actifs sont nombreux. Avec plus de 72 500 emplois, la commune de Caen occupe une place prépondérante au sein de son unité urbaine. Elle accueille près de 12 700 actifs résidant dans une autre commune de l'unité urbaine, dont la moitié venant d'Hérouville-Saint-Clair, d'Ifs ou de Mondeville. En sens inverse, 8 500 actifs résidant à Caen travaillent dans une autre commune de l'unité urbaine, pour moitié à Hérouville-Saint-Clair ou à Mondeville.

De même, alors que l'offre de transport en commun est importante, plus des deux tiers des actifs (69 %) résidant et travaillant au sein de l'agglomération de Caen continuent à se rendre au travail en voiture.

Navettes domicile-travail intra régionales (flux supérieurs à 300 navetteurs - hors UU de Caen)

UU de résidence	UU de travail	Flux quotidiens d'actifs en 2006	Part des actifs utilisant la voiture (%)	Desserte TER
Torigni-sur-Vire	Saint-Lô	1 010	98	
Saint-Pair-sur-Mer	Granville	770	96	
Valognes	Cherbourg-Octeville	510	97	
Lisieux	Trouville-sur-Mer	460	88	
Agon-Coutainville	Coutances	430	100	
Pont-L'Évêque	Trouville-sur-Mer	400	97	
Cherbourg	Valognes	390	88	
Bricquebec	Cherbourg-Octeville	360	96	
Honfleur	Trouville-sur-Mer	330	89	
Saint-Lô	Torigni-sur-Vire	320	94	
Flers	Condé-sur-Noireau	310	91	
Condé-sur-Noireau	Flers	300	95	

Source : RP 2006, exploitation complémentaire

D'autres flux autour de Trouville-sur-Mer, Flers, et le Sud-Manche

Si Caen centralise de nombreux flux, des navettes quotidiennes s'effectuent aussi entre les autres unités urbaines bas-normandes. Les échanges entre Torigni-sur-Vire et Saint-Lô sont les plus importants : 1 000 actifs résidant à Torigni-sur-Vire se dirigent vers Saint-Lô, plus de 300 faisant le trajet en sens inverse. Près de 800 personnes partent également de l'unité urbaine de Saint-Pair-sur-Mer pour travailler dans celle de Granville.

D'autres navettes de moindre importance se réalisent entre Valognes et Cherbourg : 500 actifs habitant Valognes rallient chaque jour Cherbourg et 400 le font dans l'autre direction. Toujours dans la Manche, plus de 400 actifs font le trajet Agon-Coutainville-Coutances, et 360 le trajet Bricquebec-Cherbourg. Ces personnes n'ont



DIRECTION REGIONALE DE L'INSEE DE BASSE-NORMANDIE

5 rue Claude Bloch
BP 95137
14024 CAEN CEDEX
Tél. : 02.31.45.73.33

www.insee.fr/basse-normandie

Directrice régionale :
Maryse CHODORGE

Service études et diffusion :
Julien BECHTEL

Rédacteur en Chef :
Didier BERTHELOT

Composition PAO :
Françoise LEROND
Marie-Isabelle LARDET

Crédit photos :
Comité régional du tourisme ; Chambre régionale d'agriculture ; Comité départemental du tourisme de la Manche.

Attaché de presse :
Philippe LEMARCHAND
02.31.15.11.14

© INSEE 2011

Navettes domicile-travail inter régionales (flux supérieurs à 100 navetteurs)

UU de résidence	UU de travail	Flux quotidiens d'actifs en 2006	Part des actifs utilisant la voiture (%)	Desserte TER
Caen	Paris	770	46	
Paris	Caen	400	38	
Honfleur	Le Havre	370	90	
Cherbourg-Octeville	Paris	250	41	
Fresnay-sur-Sarthe	Alençon	230	94	
Caen	Rouen	190	77	
Le Mans	Alençon	190	75	
Rugles	L'Aigle	190	92	
Alençon	Le Mans	180	66	
L'Aigle	Rugles	160	100	
L'Aigle	Verneuil-sur-Avre	160	92	
Rouen	Caen	150	81	
Alençon	Mamers	130	86	
Mamers	Alençon	130	93	
Caen	Le Havre	130	89	
Beaumont-sur-Sarthe	Alençon	110	87	
Beuzeville	Honfleur	110	89	
Pont-Audemer	Honfleur	100	100	
Le Havre	Honfleur	100	80	

Source : RP 2006, exploitation complémentaire

pas la possibilité de prendre le train afin de se rendre au travail.

Trouville-sur-Mer, accueille quant à elle, 1 200 actifs provenant de Honfleur, Pont-l'Évêque et Lisieux. La ligne TER allant de Trouville-sur-Mer à Lisieux en passant par Pont-l'Évêque est bien fréquentée par les actifs.

Les flux avec les unités urbaines de l'Orne sont plus faibles. Seuls les échanges entre Condé-sur-Noireau et Flers se distinguent.

Qu'ils disposent ou non d'équipements ferroviaires, ici encore, la très grande majorité des actifs effectuent leurs trajets en voiture.

Les transports en commun beaucoup plus utilisés vers la région parisienne

En 2006, 4,6 % des actifs bas-normands, soit 27 300 personnes, travaillaient hors de la région. Ils étaient 4,3 % en 1999 et 1,3 % en 1968. Cette mobilité accrue depuis 40 ans semble ralentir ces dernières années. La première destination de ces actifs bas-normands est la région parisienne : près d'un quart des sortants, soit plus de 6 600

actifs, rejoignent l'Île-de-France, en grande majorité l'unité urbaine de Paris. Ce pôle urbain attire, en particulier, près de 800 actifs résidant dans l'unité urbaine de Caen et 250 de Cherbourg-Octeville.

La distance à parcourir étant importante, ceux-ci utilisent en grande majorité les transports en commun pour rejoindre la région parisienne, où la présence d'une ligne ferroviaire est ensuite relayée par un réseau très développé de transports urbains.

Des actifs bas-normands venant de Honfleur, Caen ou Alençon rallient également les pôles d'emploi du Havre, de Rouen et du Mans. Des pôles d'emploi secondaires limitrophes de la Basse-Normandie, en particulier Rugles, Verneuil-sur-Avre et Mamers, attirent également de nombreux actifs ornaïsiens.

La voiture reste le mode de transport le plus utilisé pour la plupart de ces déplacements interrégionaux, laissant là encore une place au développement potentiel du covoiturage.

Anne-Claire FRETAY
Sabrina LEROUX
Julien BECHTEL