

# DIAGNOSTIC du plan de mobilité

JUIN 2024

**LE  
HAVRE  
SEINE**  
MÉTROPOLE



# SOMMAIRE

---

<b>1 - PREAMBULE.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité.....</b>	<b>6</b>
<b>1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité .....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte.....</b>	<b>6</b>
1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible.....	6
1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDU.....	6
<b>1.5 - Modalités d'élaboration du diagnostic .....</b>	<b>7</b>
<b>2 - LE DIAGNOSTIC DU PDM.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 - Territoire et population .....</b>	<b>8</b>
2.1.1 - La Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.....	8
2.1.2 - Topographie .....	9
2.1.3 - Population .....	10
2.1.4 - Évolution constatée de la population .....	11
2.1.5 - Emplois et migrations alternantes .....	12
2.1.6 - Motorisation des ménages.....	15
<b>2.2 - Le Plan De Déplacements Urbains de 2013.....</b>	<b>16</b>
<b>2.3 - Les autres documents d'orientation .....</b>	<b>18</b>
2.3.1 - Le SRADDET.....	18
2.3.2 - Le SCOT .....	20
2.3.3 - Le PCAET .....	21
<b>2.4 - Comment se déplace-t-on sur le territoire ?.....</b>	<b>23</b>
2.4.1 - Environ 1 million de déplacements quotidiens sur la Communauté Urbaine.....	23
2.4.2 - Répartition des déplacements sur le territoire .....	24
2.4.3 - Déplacements intra et inter communaux .....	26
2.4.4 - Répartition modale des déplacements.....	27
<b>2.5 - Diagnostics thématiques .....</b>	<b>29</b>
2.5.1 - Circulation automobile et stationnement .....	29
2.5.2 - Transports Collectifs Urbains.....	32
2.5.3 - Transports Collectifs Interurbains.....	36
2.5.4 - Parkings-relais et intermodalité.....	38
2.5.5 - Covoiturage .....	39
2.5.6 - Marche à pied.....	40
2.5.7 - Vélo .....	41
2.5.8 - Engins de Déplacements Personnels Motorisés.....	43
2.5.9 - Sécurité routière .....	44
2.5.10 - Logistique Urbaine .....	45
2.5.11 - Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques .....	45
2.5.12 - Management de la mobilité .....	46

<b>2.5.13 - Tourisme .....</b>	<b>46</b>
<b>2.6 - Conclusions : enjeux retenus pour le plan de mobilité.....</b>	<b>47</b>
<b>3 - ANNEXE.....</b>	<b>48</b>
<b>3.1 - Présentation et synthèse de l'enquête ménage 2018 (AURH).....</b>	<b>48</b>



# 1 - PREAMBULE

## 1.1 - Qu'est-ce qu'un Plan De Mobilité

Le Plan de Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France.

Ses nombreux objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports et le Plan De Mobilité vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins de mobilité, d'une part, et la protection de l'environnement d'autre part ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale,
  - En particulier, l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des territoires ruraux, des quartiers prioritaires, ainsi que des personnes à mobilité réduite,
- L'amélioration de la sécurité de tous les modes,
  - Partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport,
  - Suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel,
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules,
- Le développement des transports collectifs et des modes actifs,
  - Intégration des schémas cyclables et piétons,
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie par un partage de la voirie entre les différents modes,
- L'organisation du stationnement réglementé,
  - Délimite les périmètres de desserte TC permettant de réduire ou de supprimer les obligations du PLU,
  - La localisation des parkings-relais,
- L'organisation des conditions d'approvisionnement logistique de l'agglomération,
- Le développement des plans de mobilité employeur et de plans de mobilité d'établissements de formation,
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau (en particulier par les modes actifs et transports scolaires),
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées,
- La réalisation, la configuration et la localisation d'Infrastructures de charge de véhicules électriques (IRVE).

## 1.2 - Le périmètre du Plan De Mobilité

Le périmètre d'action du Plan De Mobilité (PDM) est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole (LHSM), le PTU est identique à celui de la Communauté Urbaine et comprend 54 communes.

## 1.3 - Période de validité du Plan De Mobilité

Le PDU doit être approuvé courant 2023. Ainsi, le PDM sera valable sur la période 2023 – 2033.

## 1.4 - Quelques notions juridiques à prendre en compte

### 1.4.1 - Les documents avec lesquels le PDM doit être compatible

Le PDM se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes,
- Le futur Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes,
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

### 1.4.2 - Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDU

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le PDU :

- Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), documents d'urbanisme de planification à l'échelle communale.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes.

#### 1.4.2.1 - Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDU d'une part et le SCOT, le PCAET et les PLU, d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document (le rapport de conformité exigerait que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme).

## 1.5 - Modalités d'élaboration du diagnostic

Ce diagnostic a été élaboré sur la base :

- D'analyses bibliographiques de données et document sources :
  - Documents d'orientation existants,
  - Données socio-économiques (INSEE),
  - Enquête ménages déplacements 2018,
  - Rapports d'activité de l'Exploitant LiA,
  - ...
- D'une vingtaine d'entretiens menés auprès de différents acteurs du territoire (associations, monde universitaire et économique, services communautaires et partenaires institutionnels, ...);
- De groupes de travail regroupant les mêmes acteurs ;
- D'un comité technique et d'un comité de pilotage.

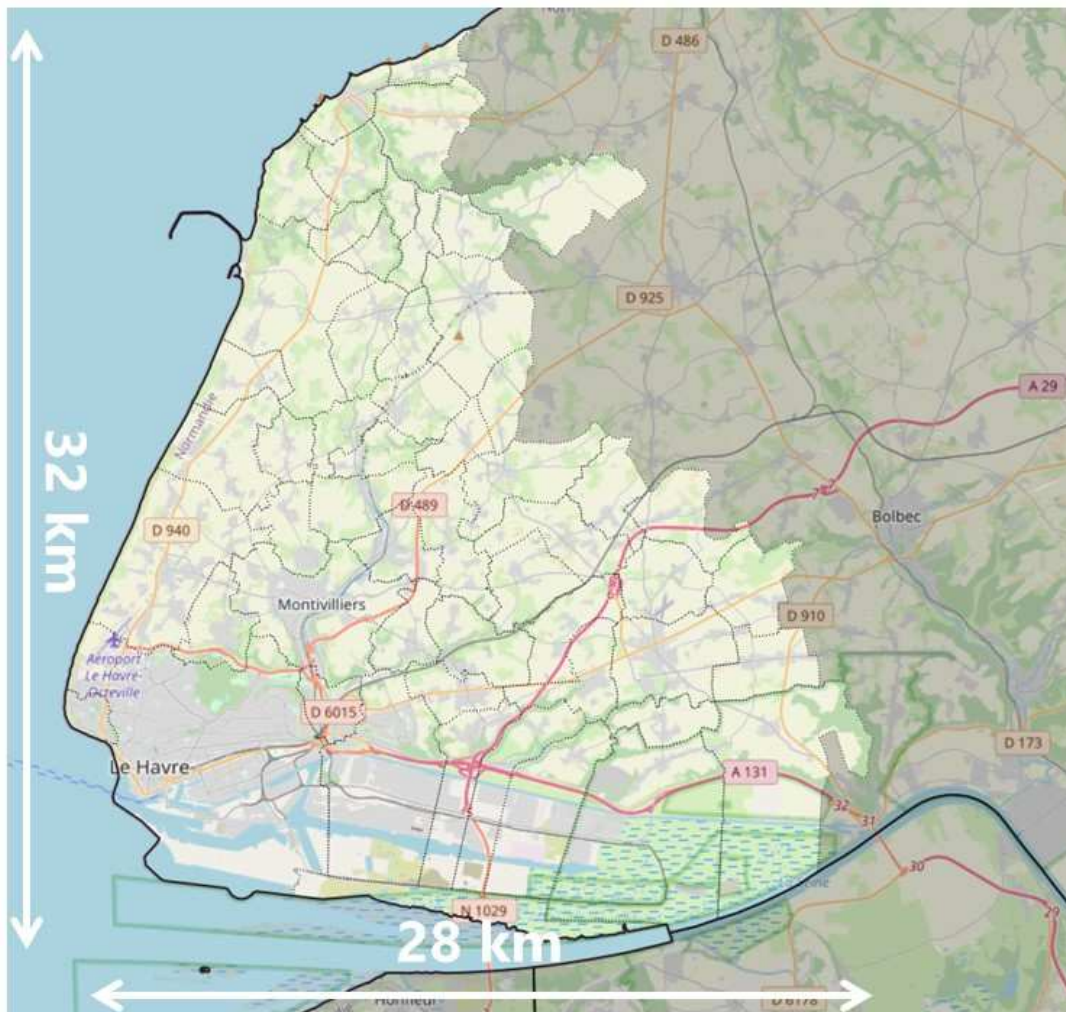
## 2 - LE DIAGNOSTIC DU PDM

### 2.1 - Territoire et population

#### 2.1.1 - La Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole

La Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole (LHSM) est issue du regroupement, en 2019, de la COmmunauté De l'Agglomération Havraise (Codah) et des communautés de communes de Caux Estuaire et du canton de Criquetot-L'Esneval.

Elle regroupe **54 communes sur un territoire d'environ 30 km de côté.**



LE TERRITOIRE DE LHSM



## 2.1.2 - Topographie

La territoire de la Communauté Urbaine dispose d'une **topographie de plateaux**, qui combine des espaces relativement plats et propices aux modes actifs, à des espaces de fort dénivelé (ville haute / ville basse, Vallée de la Lézarde, ...).



COURBES DE NIVEAU



CARTE DU RELIEF (IGN)

## 2.1.3 - Population

### 2.1.3.1 - Population de l'EPCI

La Communauté Urbaine accueille aujourd'hui environ **270 000 habitants** et se situe ainsi au 30<sup>ème</sup> rang des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) français en termes de population.

Num	EPCI	Population 2017
20	CA Communauté Paris-Saclay	316 389
21	CA du Pays Basque	309 201
22	CU Angers Loire Métropole	296 390
23	CU du Grand Reims	295 014
24	Tours Métropole Val de Loire	293 035
25	Clermont Auvergne Métropole	289 817
26	Orléans Métropole	286 257
27	CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	276 895
28	CA Val Parisis	275 797
29	CA Mulhouse Alsace Agglomération	273 564
30	CU du Havre Seine Métropole	269 060
31	CU Perpignan Méditerranée Métropole	268 005
32	CU Caen la Mer	267 262
33	CA Versailles Grand Parc (C.A.V.G.P.)	266 453
34	CA de Nîmes Métropole	258 070
35	Métropole du Grand Nancy	256 769
36	Dijon Métropole	253 638
37	CA de Lens - Liévin	241 934
38	CA de Saint-Quentin-en-Yvelines	229 353
39	CA Paris - Vallée de la Marne	226 405
40	CA Valence Romans Agglo	221 737

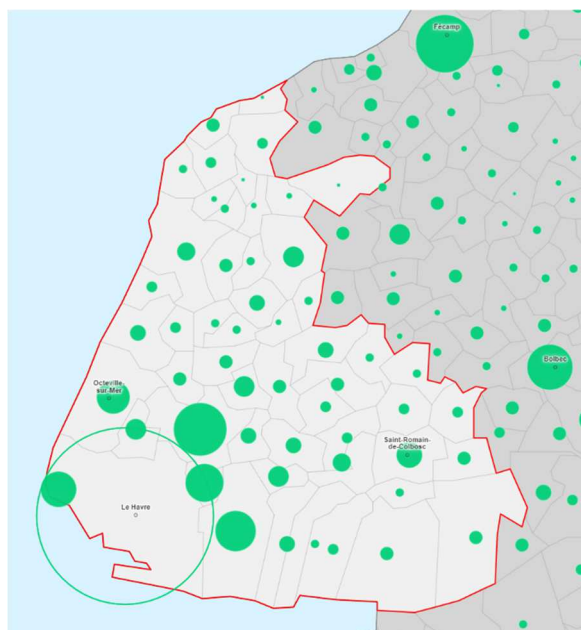
**POPULATION DES EPCI FRANÇAISES (INSEE 2017)**

### 2.1.3.2 - Populations communales

La répartition de la population sur le territoire est la suivante :

- **Près des deux-tiers sur la ville du Havre** (63%),
- 20% dans 6 communes de plus de 4 000 habitants (St Romain de Colbosc et périphérie du Havre),
- 20% dans les 47 communes restantes, dont la taille varie de 100 à 3 000 habitants.

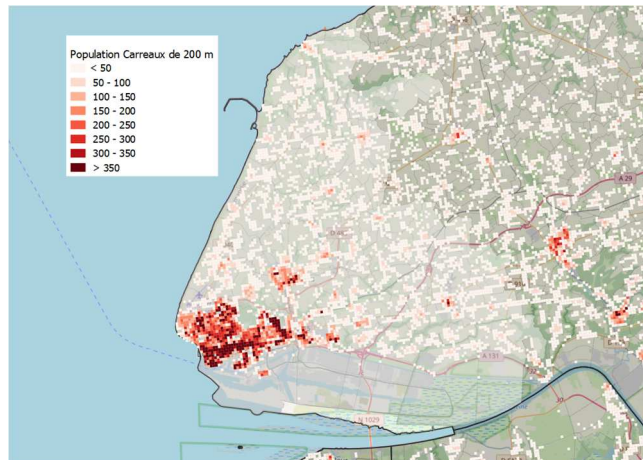
Commune	Pop 2017	%	Commune	Pop 2017	%
Le Havre	170 147	63.2%	Manneville	868	0.3%
Montivilliers	15 612	5.8%	Sainneville	846	0.3%
Gonfreville-l'Orcher	9 057	3.4%	Sandouville	801	0.3%
Harfleur	8 449	3.1%	Les Trois-Pierres	751	0.3%
Sainte-Adresse	7 389	2.7%	Gommerville	738	0.3%
Octeville-sur-Mer	5 918	2.2%	Épretot	735	0.3%
Saint-Romain-de-Colbosc	4 132	1.5%	Heuqueville	718	0.3%
Épouville	2 686	1.0%	Le Tilleul	695	0.3%
Fontaine-la-Mallet	2 626	1.0%	Bordeaux-Saint-Clair	666	0.2%
Gainneville	2 582	1.0%	Saint-Vincent-Cramesnil	655	0.2%
Criquetot-l'Esneval	2 567	1.0%	Saint-Gilles-de-la-Neuville	645	0.2%
Saint-Aubin-Routot	1 900	0.7%	Graimbouville	615	0.2%
Saint-Jouin-Bruneval	1 869	0.7%	Saint-Martin-du-Bec	609	0.2%
Cauville-sur-Mer	1 547	0.6%	Anglesqueville-l'Esneval	598	0.2%
Saint-Martin-du-Manoir	1 512	0.6%	Beaurepaire	497	0.2%
Turretot	1 469	0.5%	La Poterie-Cap-d'Antifer	453	0.2%
Saint-Laurent-de-Brévedent	1 467	0.5%	Notre-Dame-du-Bec	452	0.2%
Angerville-l'Orcher	1 426	0.5%	Vergetot	442	0.2%
Rogerville	1 416	0.5%	Oudalle	440	0.2%
Gonneville-la-Mallet	1 334	0.5%	Sainte-Marie-au-Bosc	367	0.1%
Étretat	1 291	0.5%	Hermeville	366	0.1%
La Cerlangue	1 289	0.5%	Cuerville	351	0.1%
La Remuée	1 284	0.5%	Villainville	294	0.1%
Manéglise	1 261	0.5%	Fongueusemare	189	0.1%
Fontenay	1 240	0.5%	Bénouville	179	0.1%
Rolleville	1 195	0.4%	Pierrefiques	135	0.1%
Étainhus	1 160	0.4%	<b>TOTAL</b>	<b>269 060</b>	<b>100.0%</b>
Saint-Vigor-d'Ymonville	1 130	0.4%			



**POPULATIONS COMMUNALES (INSEE 2017)**

Cette répartition se retrouve dans les densités de population avec :

- Une densité relativement élevée sur la ville du Havre (en particulier Ville Basse et Caucriauville),
- Quelques îlots de densités à l'extérieur de ce périmètre (Montvilliers, St Romain de Colbosc, ...),
- Une densité relativement faible sur le reste du territoire.

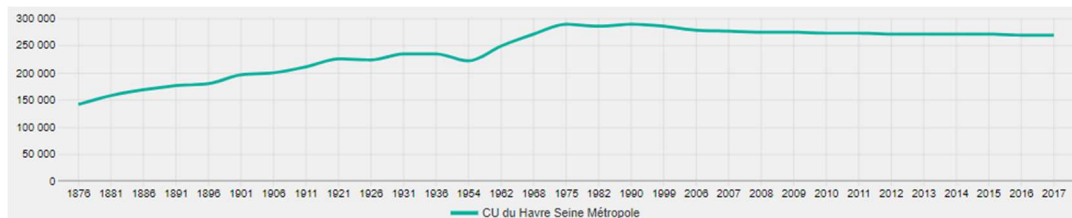


**POPULATION PAR CARREAUX DE 200 M (INSEE)**

### 2.1.4 - Évolution constatée de la population

L'analyse de l'évolution de population sur une longue période (1876 à nos jours) montre :

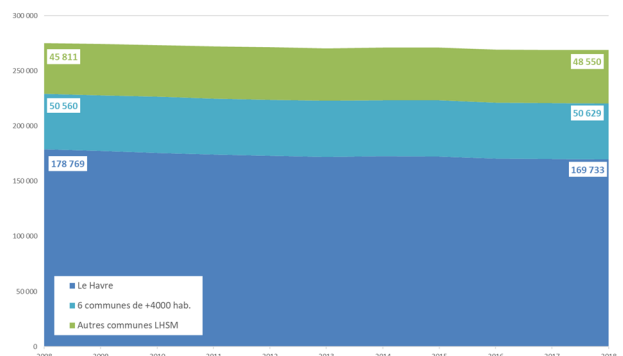
- Une forte croissance de population jusqu'en 1975,
- Une période de stabilité de 1975 à 1990,
- Une **légère décroissance depuis les années 1990.**



**ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE 1876 A NOS JOURS**

De 2008 à 2018, la population de la Communauté Urbaine a diminué de 2%. Classiquement, cette décroissance s'est concentrée sur la ville-centre :

- -5% la Ville du Havre,
- Stabilité sur les 6 communes de plus de 4 000 habitants,
- +6% sur les communes de moins de 3 000 habitants.



**ÉVOLUTION 2008-2018 DE LA POPULATION SELON LA TAILLE DES COMMUNES**



## 2.1.5 - Emplois et migrations alternantes

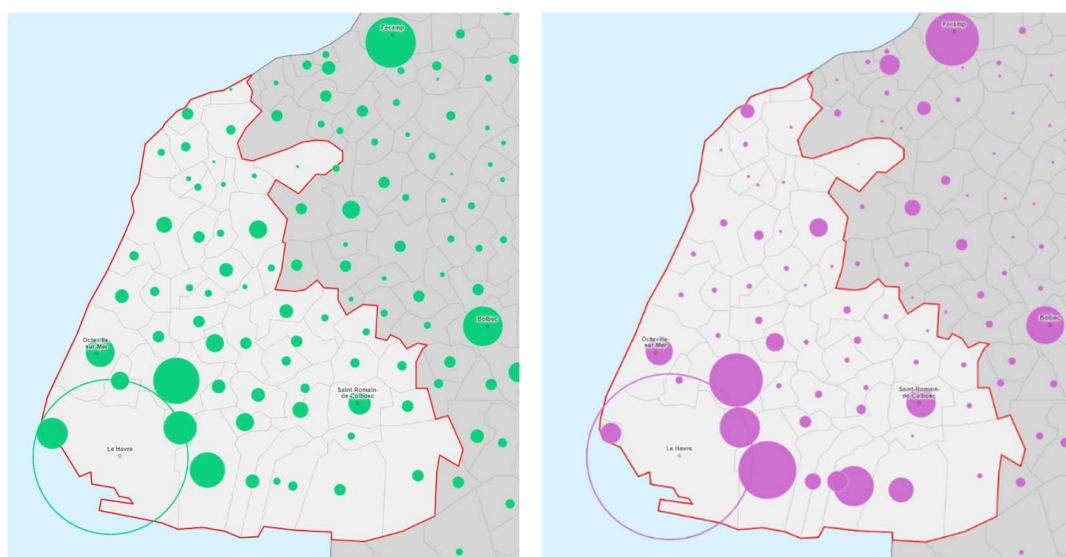
### 2.1.5.1 - Emplois et actifs

La Communauté Urbaine dispose de **113 000 emplois** et accueille 118 000 actifs, dont **99 000 actifs avec emploi**.

On note une certaine similitude entre la répartition de la population et des emplois sur le territoire, ainsi la ville du Havre regroupe près des deux-tiers de la population communautaire, mais aussi des emplois et des actifs.

Commune	Emplois	%	Actifs	%
Le Havre	71 229	63%	73 482	62%
Gonfreville-l'Orcher	9 060	8%	4 043	3%
Montvilliers	7 775	7%	6 988	6%
Sandouville	4 341	4%	399	0%
Harfleur	4 208	4%	3 918	3%
Saint-Romain-de-Colbosc	2 391	2%	1 730	1%
Octeville-sur-Mer	2 069	2%	2 762	2%
Saint-Vigor-d'Ymonville	1 632	1%	560	0%
Sainte-Adresse	1 327	1%	3 082	3%
Oudalle	1 242	1%	221	0%
Épouville	974	1%	1 142	1%
Criquetot-l'Esneval	912	1%	1 095	1%
Rogerville	866	1%	619	1%
Étretat	593	1%	501	0%
Gainneville	505	0%	1 200	1%
Gonneville-la-Mallet	339	0%	605	1%
Saint-Aubin-Routot	282	0%	610	1%
Fontaine-la-Mallet	242	0%	1 051	1%
Saint-Laurent-de-Brévedent	230	0%	704	1%
Saint-Jouin-Bruneval	201	0%	908	1%
Angerville-l'Orcher	196	0%	667	1%
Étainhus	191	0%	587	0%
Rolleville	187	0%	541	0%
Turretot	146	0%	686	1%
La Cerlangue	134	0%	630	1%
Cauville-sur-Mer	132	0%	771	1%
Mannevillette	131	0%	459	0%
Épretot	129	0%	381	0%
Saint-Martin-du-Manoir	123	0%	684	1%
Saint-Martin-du-Bec	120	0%	298	0%
Le Tilleul	118	0%	304	0%
Sainneville	113	0%	394	0%
Heuqueville	110	0%	345	0%
La Remuée	102	0%	649	1%
Manéglise	88	0%	615	1%
Graimbouville	87	0%	321	0%
Les Trois-Pierres	82	0%	362	0%
Fontenay	78	0%	567	0%
Gommerville	78	0%	352	0%
Saint-Vincent-Cramesnil	73	0%	322	0%
Bordeaux-Saint-Clair	61	0%	298	0%
Vergetot	53	0%	224	0%
Anglesqueville-l'Esneval	53	0%	292	0%
Villainville	48	0%	154	0%
Saint-Gilles-de-la-Neuville	44	0%	330	0%
Hermeville	44	0%	176	0%
Sainte-Marie-au-Bosc	41	0%	182	0%
La Poterie-Cap-d'Antifer	35	0%	204	0%
Beaurepaire	35	0%	231	0%
Cuverville	27	0%	174	0%
Bénouville	26	0%	79	0%
Fongueusemare	25	0%	86	0%
Notre-Dame-du-Bec	22	0%	217	0%
Pierrefiques	8	0%	70	0%
<b>TOTAL</b>	<b>113 360</b>	<b>100%</b>	<b>118 274</b>	<b>100%</b>

EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL ET POPULATION ACTIVE PAR COMMUNE (INSEE 2017)



REPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION (A GAUCHE) ET DES EMPLOIS (A DROITE)  
(SOURCE : OBSERVATOIRE DES TERRITOIRES)



### 2.1.5.2 - La Zone Industriale-Portuaire (ZIP)

Située au Sud de la Communauté Urbaine, en bordure de la Seine, la Zone Industriale-Portuaire s'étend sur 8 communes :

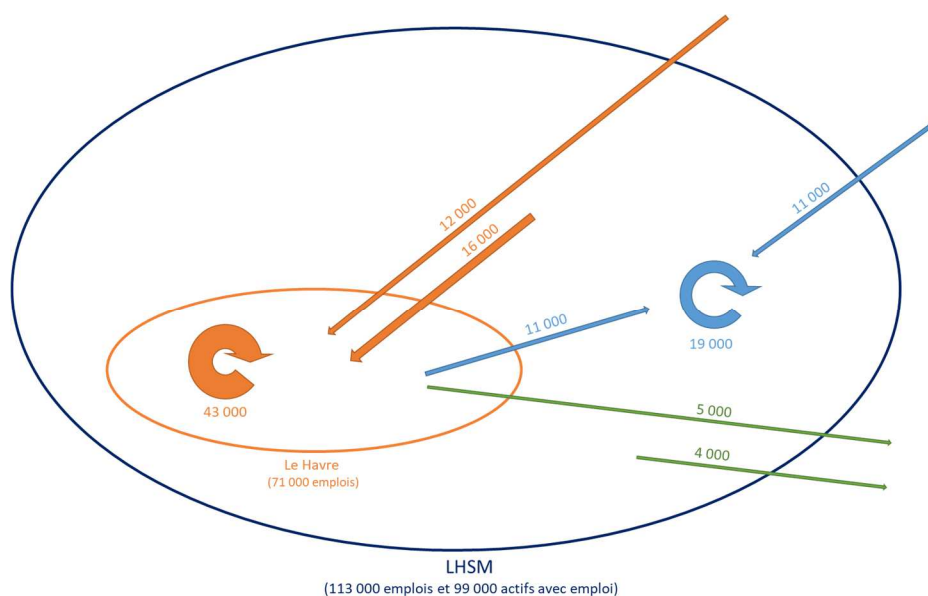
- Dont sept appartiennent à la Communauté Urbaine (Le Havre, Gonfreville L'Orcher, Rogerville, Oudalle, Sandouville, Saint-Vigor-d'Ymonville et La Cerlangue),
- Et une à la Communauté de Communes Caux Seine Agglo (Tancarville).

Elle concentre une **part importante des emplois du territoire** (31 000 emplois, soit 27% des emplois de la Communauté Urbaine).

### 2.1.5.3 - Navettes domicile-travail

L'analyse des navettes domicile-travail (donnée INSEE sur les actifs avec emploi) montre que :

- 90% des actifs de la Communauté Urbaine travaillent à l'intérieur de la Communauté urbaine,
- **50% des actifs travaillent dans leur commune de résidence,**
  - Ce chiffre monte à 80% pour la Ville du Havre.

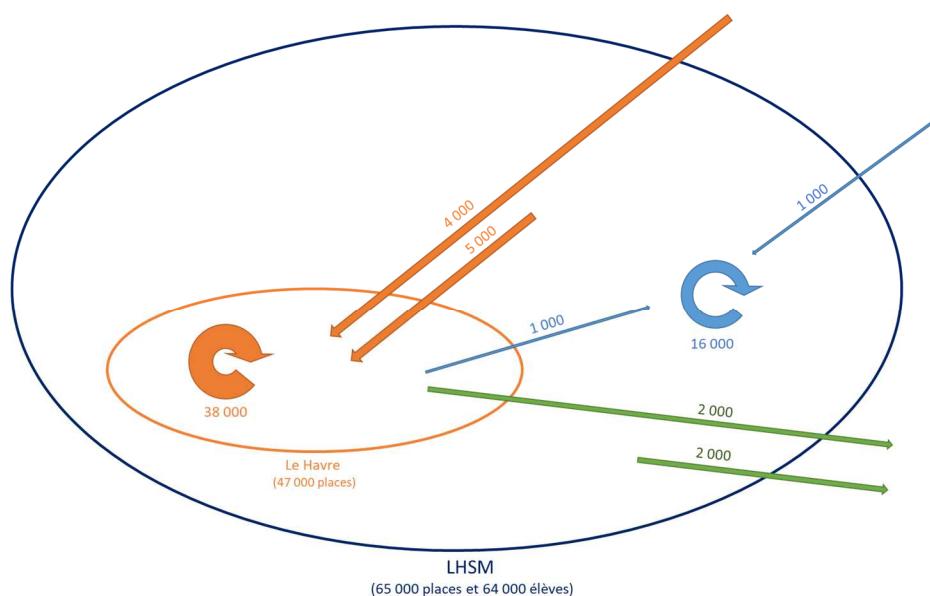


**NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL SUR LE TERRITOIRE DE LHSM (SOURCE INSEE)**

### 2.1.5.4 - Navettes domicile-étude

Les navettes domicile-études (donnée INSEE sur les élèves des écoles, collèges, lycées et enseignement supérieur) concernent des effectifs environ deux fois plus faibles que les navettes domicile-travail (65 000 places en enseignement vs 113 000 emplois) . Leur analyse met toutefois en évidence un phénomène assez comparable :

- 95% des élèves de la Communauté Urbaine étudient à l'intérieur de la Communauté urbaine,
- **80% des élèves étudient dans leur commune de résidence,**
  - Ce chiffre monte à 95% pour la ville du Havre.



**NAVETTES DOMICILE-ETUDE SUR LE TERRITOIRE DE LHSM (SOURCE INSEE)**

## 2.1.6 - Motorisation des ménages

La motorisation des ménages de la Communauté Urbaine est relativement standard avec 1.1 véhicule / ménage (moyenne France = 1.2 véhicule / ménage).

A contrario, les logements sur le territoire de la Communauté Urbaine semblent relativement peu équipés en stationnement privatif ; ceux-ci ne pouvant accueillir qu'environ la moitié des véhicules des résidents (moyenne France = 13% des véhicules ne disposant pas de stationnement privatif).

COMMUNE	Résidences principales	Parkings privés	Voitures	Motorisation ménages	Bilan stationnement	% Park. / Voitures
Le Havre	80 974	36 193	73 601	0.91	- 37 408	49%
Montivilliers	6 888	4 712	8 966	1.30	- 4 254	53%
Harfleur	3 794	1 667	4 094	1.08	- 2 427	41%
Gonfreville-l'Orcher	3 723	2 267	4 264	1.15	- 1 997	53%
Sainte-Adresse	3 444	2 495	4 766	1.38	- 2 271	52%
Octeville-sur-Mer	2 308	2 012	3 798	1.65	- 1 786	53%
Saint-Romain-de-Colbosc	1 802	1 246	2 377	1.32	- 1 131	52%
Fontaine-la-Mallet	1 107	1 006	1 766	1.60	- 760	57%
Épouville	1 096	869	1 620	1.48	- 751	54%
Gainneville	965	790	1 505	1.56	- 715	52%
Criquepot-l'Esneval	961	753	1 413	1.47	- 660	53%
Saint-Jouin-Bruneval	735	589	1 185	1.61	- 596	50%
Étretat	662	375	652	0.98	- 277	57%
Saint-Martin-du-Manoir	596	550	1 015	1.70	- 465	54%
Angerville-l'Orcher	578	485	903	1.56	- 418	54%
Saint-Laurent-de-Brèvedent	575	514	984	1.71	- 470	52%
Turretot	564	507	912	1.62	- 405	56%
Gonneville-la-Mallet	561	422	787	1.40	- 365	54%
Cauville-sur-Mer	549	498	970	1.77	- 471	51%
Rogerville	509	442	842	1.65	- 399	53%
Saint-Aubin-Routot	492	415	818	1.66	- 403	51%
La Cerlangue	489	423	821	1.68	- 399	51%
Manéglise	481	421	832	1.73	- 411	51%
La Remuée	475	377	818	1.72	- 441	46%
Fontenay	463	431	807	1.74	- 375	53%
Étainhus	438	372	752	1.72	- 380	49%
Rolleville	437	360	682	1.56	- 322	53%
Saint-Vigor-d'Ymonville	393	350	684	1.74	- 334	51%
Sainneville	332	293	562	1.69	- 270	52%
Mannevillette	315	269	532	1.69	- 263	51%
Sandouville	295	252	484	1.64	- 232	52%
Les Trois-Pierres	292	262	500	1.72	- 238	52%
Le Tilleul	280	217	450	1.61	- 233	48%
Gommerville	274	251	452	1.65	- 200	56%
Bordeaux-Saint-Clair	264	214	405	1.53	- 192	53%
Épretot	257	218	454	1.77	- 236	48%
Heuqueville	249	242	439	1.76	- 197	55%
Saint-Gilles-de-la-Neuville	248	200	414	1.67	- 214	48%
Saint-Vincent-Cramesnil	242	217	425	1.76	- 208	51%
Saint-Martin-du-Bec	234	217	405	1.73	- 188	54%
Grainbouville	220	186	373	1.69	- 187	50%
Anglesqueville-l'Esneval	220	192	384	1.75	- 192	50%
Beaurepaire	191	155	309	1.62	- 155	50%
Notre-Dame-du-Bec	174	155	297	1.71	- 142	52%
La Poterie-Cap-d'Antifer	172	155	288	1.67	- 133	54%
Oudalle	164	152	288	1.76	- 136	53%
Vergetot	157	142	278	1.77	- 136	51%
Hermeville	148	131	241	1.62	- 110	54%
Sainte-Marie-au-Bosc	140	124	235	1.68	- 111	53%
Cuverville	130	109	218	1.68	- 109	50%
Villainville	112	97	202	1.81	- 105	48%
Bénouville	72	59	104	1.45	- 46	56%
Fongueusemare	68	58	106	1.55	- 48	55%
Pierrefiques	51	44	83	1.63	- 39	53%
<b>TOTAL</b>	<b>121 360</b>	<b>66 152</b>	<b>131 563</b>	<b>1.08</b>	<b>- 65 411</b>	<b>50%</b>

### ANALYSE CROISEE DE LA MOTORISATION DES MENAGES ET DE L'EQUIPEMENT DES LOGEMENTS EN STATIONNEMENT PRIVATIF (SOURCE INSEE)

## 2.2 - Le Plan De Déplacements Urbains de 2013

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé en 2013, ne concernait que le périmètre de la Codah. Son plan d'action s'organisait autour de 8 axes de travail et comprenait 19 actions.

A MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME		D FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ A PIED ET L'USAGE DU VELO	
1	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de transports en commun (tramway, LER, bus urbains et interurbains) et autour des pôles d'échanges	11	Poursuivre la mise en place du Schéma Directeur Modes Doux
2	Conditionner les projets de développement territorial par la cohérence de la desserte en transports en commun	12	Prendre en compte les déclivités à travers le développement des déplacements urbains
3	Inscrire dans les PLU des seuils planchers de densité	E METTRE EN COHERENCE L'USAGE DE LA VOITURE ET LA VIE URBAINE	
B REpondre AUX ENJEUX DE DESSERTÉ TC DES CENTRALITES		13	Poursuivre le Schéma Directeur d'usage des voiries et décliner les principes d'évolution par type de voie
4	Développer le réseau LER	14	Organiser et rendre cohérent le stationnement réglementé à l'échelle de l'agglomération et en interface avec d'autres modes de déplacements (P+R)
5	Développer l'offre ferroviaire	15	Aider et soutenir le développement des Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE)
6	Restructurer et développer e réseau bus	F PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE	
C ACCOMPAGNER LES USAGER DES TC DANS LEURS DEPLACEMENTS		16	Adapter des itinéraires dédiés aux transports de marchandises pour les zones d'activités
7	Renforcer et aménager les pôles intermodaux	G LIMITER LES NUISANCES ET LES POLLUTIONS, AMELIORER LA SECURITE ET LE CADRE DE VIE	
8	Développer la qualité du service	17	Poursuivre la sécurisation des points noirs (aménagement piétons, cycles, zone 30, ...)
9	Mettre en place une billettique et une tarification combinées	18	Développer la synergie entre les gestionnaires routiers
10	Mettre en place les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité TC&Voirie	H FAIRE PARTAGER ET FAIRE CONNAÎTRE LES ENJEUX DE LA MOBILITE DURABLE	
		19	Conseil en Mobilité, manifestations/événements annuels, publicité, participation à la semaine de la mobilité, ...

### LES ACTIONS DU PDU 2013 DE LA CODAH

Le PDU fixait des objectifs quantifiés d'évolution des comportements de déplacements aux horizons 2017 et 2022 :

#### ■ Baisse de -11 points de la part modale automobile,

- Basée majoritairement sur un développement de l'usage des transports collectifs (TC) :

- ▶ TC : +7 points,
- ▶ Vélo : +2 points,
- ▶ Marche : +1 point,
- ▶ Autres modes : +1 point.

	MP	TC	Vélo	2RM	Autre	VP	Total
<b>Parts modales actuelles</b>	33,8%	8,3%	1,2%	1,0%	0,4%	55,3%	100,0%
<b>Evolution actuelle / 2017</b>	0,7	3,7	0,8	0,0	0,5	-5,7	
<b>Parts modales 2017</b>	34,5%	12,0%	2,0%	1,0%	0,9%	49,6%	100,0%
<b>Evolution 2017 / 2022</b>	0,8	3,0	1,0	0,0	0,5	-5,2	
<b>Parts modales 2022</b>	35,3%	15,0%	3,0%	1,0%	1,4%	44,3%	100,0%

### LES OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU PDU 2013



Le PDU 2013 a fait l'objet d'une évaluation menée par l'AURH en 2021. Cette évaluation a montré :

■ **Une mise en œuvre partielle des actions du PDU** sur la période 2013-2021 :

- Mise en œuvre relativement complète sur les sujets concernant les transports collectifs urbains, la marche, le vélo et la circulation routière,
- Des marges de progrès sur les mesures concernant les liens entre transport et urbanisme, la logistique urbaine, le cadre de vie et la communication autour de la mobilité durable.



**BILAN DES ACTIONS DU PDU À MI-PAROURS**

Orientations	Codes et intitulés actions		État d'avancement et calendrier de mise en œuvre des actions
<b>Mieux articuler transport et urbanisme</b>	A1	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TC et autour des pôles d'échanges	Action en continu selon élaboration des PLU ou révisions de PLU
	A2	Mettre en cohérence le développement urbain et les offres TC	Action en continu
	A3	Encadrer l'urbanisation dans les documents locaux	- En fonction de la programmation des projets - Réalisation d'un PLU intercommunal
<b>Desservir les centres urbains en transports en commun</b>	B4	Développer le réseau LER	Court terme : Amélioration de l'amplitude horaire Autres développements à plus long terme
	B5	Développer l'offre ferroviaire	2011-2012 : Étude du développement ferroviaire de la Pointe de Caux
	B6	Restructurer et développer le réseau de bus	- 2013 : restructuration du réseau de bus - Création ligne structurante à moyen terme - Calendrier à définir pour la mise en œuvre d'une seconde ligne de TCSP
<b>Accompagner les usagers des transports en commun</b>	C7	Renforcer et aménager les pôles intermodaux	Action en continu
	C8	Développer la qualité de service	2013
	C9	Mettre en place une billettique et une tarification combinées	2015
	C10	Poursuivre les efforts en faveur de l'accessibilité des transports	Moyen terme
<b>Favoriser la pratique de la marche à pied et du vélo</b>	D11	Poursuivre la mise en place du schéma directeur modes doux	Moyen terme
	D12	Prendre en compte la topographie dans le développement des déplacements urbains	- Court terme : étude d'opportunité - À terme : mise en œuvre d'un TCU si étude d'opportunité satisfaisante
<b>Articuler usage de la voiture et vie urbaine</b>	E13	Poursuivre le schéma directeur d'usage des voiries	- 2012-2013 : RD6015 Gainneville-Gonfreville, Rocade Nord - 2017 : RD 6015 Le Havre - À programmer / à l'étude : RD940, péage A29, liaison A29-voie rapide La Lézarde
	E14	Organiser le stationnement réglementé à l'échelle de l'agglomération	Action en continu
	E15	Aider et soutenir le développement des PDE	Action en continu
<b>Prendre en compte la logistique urbaine</b>	F16	Adapter des itinéraires dédiés aux transports de marchandises	- 2012 : Étude d'optimisation des livraisons urbaines - À partir de 2015 : mise en œuvre Schéma Directeur des Marchandises
<b>Limiter les nuisances, améliorer le cadre de vie</b>	G17	Poursuivre la sécurisation	- Court terme : Création de l'observatoire de la Sécurité Routière - Action en continu
	G18	Développer la synergie entre les gestionnaires routiers	Action en continu
<b>Faire connaître, partager les enjeux de la mobilité durable</b>	H19	Promouvoir le PDU et la mobilité durable	- 2013 et suivantes : participation à la semaine de la mobilité - Action en continu

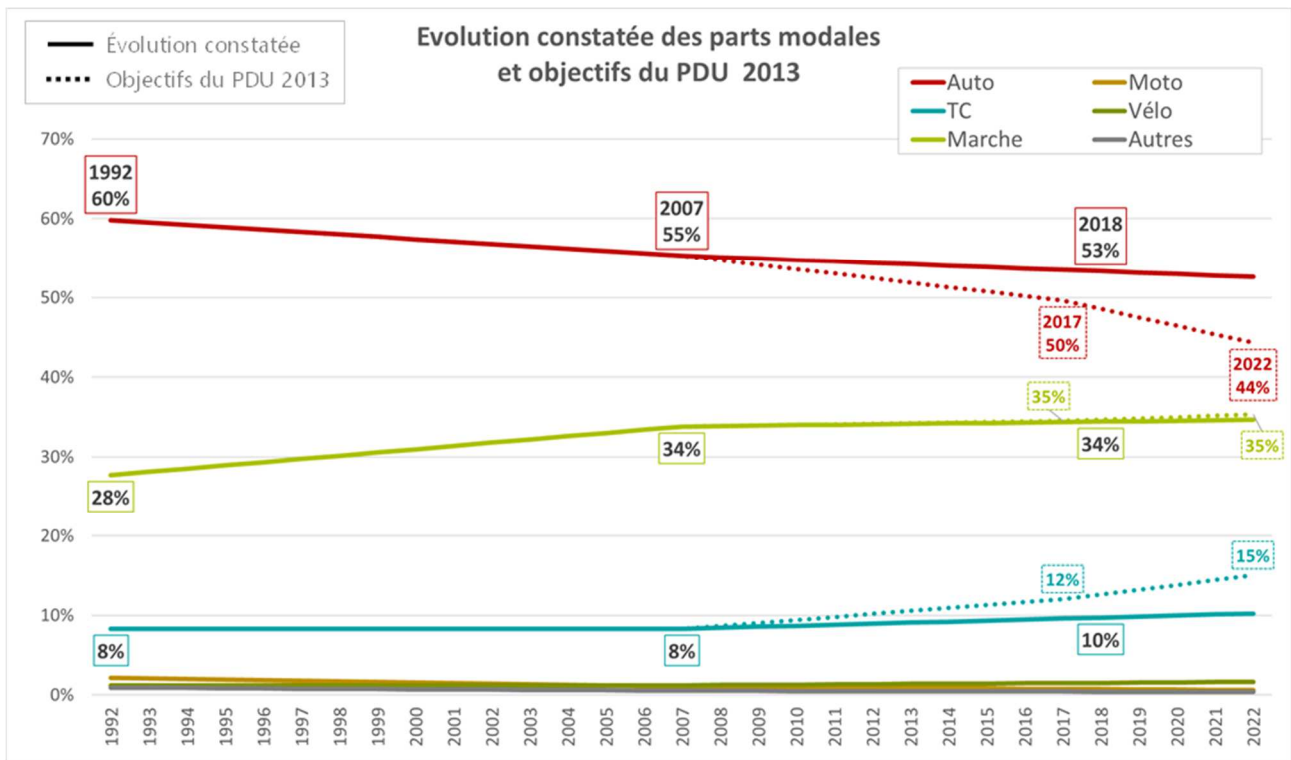
**État d'avancement des actions**

	Réalisée ou très bien engagée		Partiellement réalisée		Non réalisée – à ses débuts
--	-------------------------------	--	------------------------	--	-----------------------------

**AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PDU 2013 (SOURCE AURH)**

■ **Un impact limité du PDU sur les comportements de déplacements** et l'usage de l'automobile :

- Une baisse limitée (-2 points) de la part modale automobile de 2007 à 2018,
- Une augmentation de l'usage des TC (+2 points), mais qui reste inférieure aux objectifs,
- Une évolution limitée des modes actifs.



## 2.3 - Les autres documents d'orientation

### 2.3.1 - Le SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le Préfet de la Région Normandie le 2 juillet 2020. Il fixe des objectifs de moyen et long termes en matière :

- d'équilibre et d'égalité des territoires,
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional,
- de désenclavement des territoires ruraux,
- d'habitat,
- de gestion économe de l'espace,
- d'intermodalité et de développement des transports,
- de maîtrise et de valorisation de l'énergie,
- de lutte contre le changement climatique,
- de pollution de l'air,
- de protection et de restauration de la biodiversité,
- de prévention et de gestion des déchets.

Sont rappelées ci-dessous les principales règles du SRADDET Normandie en matière de transports et mobilités :

- Règle 06 / Logistique
  - Veiller à la cohérence des projets d'infrastructures et espaces à vocation logistique avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage territorial et régional, ainsi qu'avec les enjeux de report modal du transport de marchandises.
- Règle 07 / Transports - Mobilité
  - Coordonner les prescriptions des schémas de mobilités limitrophes en veillant à la mise en cohérence de l'offre de services.
- Règle 08 / Transports - Mobilité
  - Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes, renforcer le maillage territorial et favoriser l'intermodalité par le développement d'infrastructures, d'équipements et de services cyclables.
- Règle 09 / Transports - Mobilité
  - Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.
- Règle 10 / Transports - Mobilité
  - En cas de création de nouvelles zones urbanisées (commerces, zones d'emploi, logements, services...), prévoir les modalités permettant et/ou favorisant l'accès par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.
- Règle 11 / Transports - Mobilité
  - Privilégier la densification urbaine autour des points d'arrêts des transports collectifs, en lien avec leur niveau de desserte.
- Règle 12 / Transports - Mobilité
  - Assurer la mise à disposition des informations et données relatives aux services de transports réguliers de voyageurs.
- Règle 13 / Transports - Mobilité
  - Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports collectifs et modes actifs vers les gares ou Pôles d'Échanges Multimodaux et permettre l'organisation de lieux de correspondance entre réseaux, afin de fluidifier le parcours des voyageurs en lien avec le niveau de desserte en transports collectifs.
- Règle 14 / Transports - Mobilité
  - Coordonner l'action et la planification des différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité.

### 2.3.2 - Le SCOT

Élaboré en 2012, le SCOT concernait le périmètre de la Codah et de la Communauté de Communes Caux Estuaire. Ce document est en cours de révision suite à la création de la Communauté Urbaine.

Le SCOT existant met en avant 4 grandes thématiques dans son Document d'Orientation Générale :

- Assumer les spécificités du territoire pour renforcer son identité et sa différenciation,
  - Valoriser la mer et les façades maritimes / Mettre en scène les bassins et les éléments portuaires remarquables,
  - Développer l'excellence et l'innovation en urbanisme et architecture,
  - S'appuyer sur les caractéristiques paysagères du plateau de Caux,
  - Valoriser les bourgs et villages,
  - Protéger les paysages et usages de l'estuaire de la Seine,
  - Tenir compte de la spécificité topographique du territoire et garantir la qualité paysagère des entrées de ville ainsi que des axes majeurs de communication.
  
- Encourager le rayonnement afin de donner envie et d'attirer,
  - Encourager le rayonnement afin de donner envie et d'attirer,
  - Développer et mettre en réseau les équipements métropolitains,
  - Renforcer les structures de formation supérieure et de recherche.
  
- Développer la compétitivité pour renforcer le positionnement dans l'économie internationale,
  - Permettre l'accueil d'activités nouvelles ; en particulier :
    - ▶ Sur la Zone Industriale Portuaire (industrie et logistique),
    - ▶ Sur différentes zones d'activités réparties sur le territoire.
  - Réduire le bilan énergétique du territoire :
    - ▶ En favorisant le développement des énergies renouvelables ,
    - ▶ En développant des formes urbaines économes en énergie (écoquartiers),
    - ▶ En développant le fret par voie fluviale et rail sur l'axe Seine (terminal multimodal de 60 ha sur le Port ouvert en 2015).
  - Développer les activités industrielles et portuaires (industrie, logistique et croisière),
  - Développer les pôles tertiaires,
  - Maintenir l'activité agricole en limitant la consommation foncière,
  - Garantir l'efficacité des connexions locales et internationales,
    - ▶ Mettre en relation les espaces de vie avec les pôles existants de services et d'équipements,
    - ▶ Limiter la périurbanisation diffuse et le mitage,
    - ▶ Proposer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture pour parer au "tout-automobile",
    - ▶ Développer le maillage des transports en commun (nouvelle ligne TCSP à long terme),
    - ▶ Développer les continuités douces,
    - ▶ Développer le maillage routier (rocade Nord / 2012 & grand contournement Épouville – A29 – ZA du Mesnil),
    - ▶ Renforcer les infrastructures ferroviaires et fluviales pour le transport de marchandises.



- Mettre en œuvre des critères exigeants pour le renforcement de la qualité de vie,
  - Structurer le territoire autour d'une armature urbaine polycentrique,
    - ▶ Centralité forte sur Le Havre et le long de la Lézarde Express Régionale (Montivilliers – Épouville),
    - ▶ Pôle d'équilibre de St Romain-de-Colbosc,
    - ▶ Pôles de développement complémentaire à Gonfreville-l'Orcher et Octeville.
  - Préserver voire développer la trame verte et bleue,
  - Assurer un environnement sain et sécurisé,
  - Offrir des conditions de vie attractives pour tous en densifiant les bourgs et villages,
  - Aménager, protéger et mettre en valeur le littoral.

### 2.3.3 - Le PCAET

La Communauté Urbaine a initié l'élaboration de son Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) de manière concomitante avec le PDM.

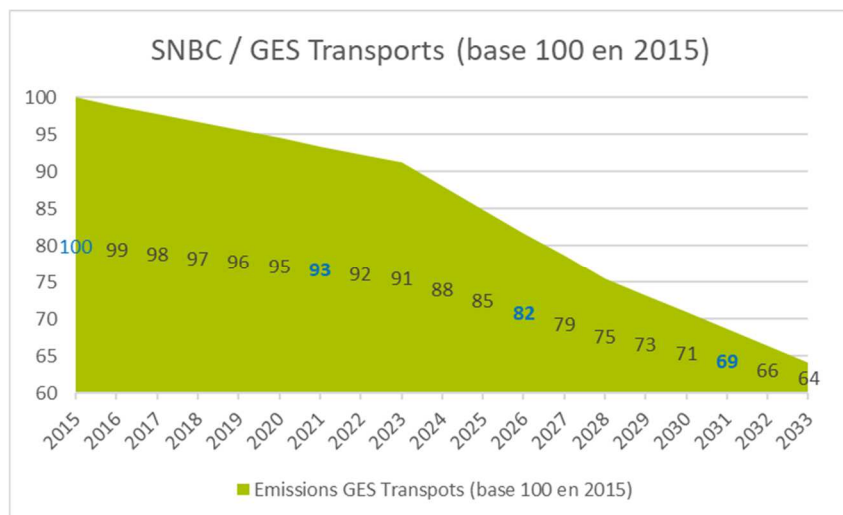
#### 2.3.3.1 - Stratégie Nationale Bas Carbone

A ce jour les objectifs du PCAET ne sont pas finalisés. On pourra toutefois noter que le PCAET devra être conforme avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), adoptée le 21 avril 2020.

	Emissions historiques réalisées (en Mt CO <sub>2</sub> eq) – années de référence			Emissions annuelles moyennes pour la période (en Mt CO <sub>2</sub> eq)		
	1990	2005	2015	2 <sup>e</sup> budget carbone (2019-2023)	3 <sup>e</sup> budget carbone (2024-2028)	4 <sup>e</sup> budget carbone (2029-2033)
Transports	122	144	137	128	112	94
Bâtiment	91	109	88	78	60	43
Agriculture/ sylviculture (hors UTCATF)	94	90	89	82	77	72
<i>dont N<sub>2</sub>O</i>	40	38	37	35	33	31
<i>dont CH<sub>4</sub></i>	43	40	40	37	34	32
Industrie	144	115	81	72	62	51
Production d'énergie	78	74	47	48	35	30
Déchets	17	21	17	14	12	10
<i>dont CH<sub>4</sub></i>	14	19	15	12	10	8
Tous domaines d'activité confondus (hors UTCATF)	546	553	458	422	359	300
Tous domaines d'activité confondus (avec UTCATF)	521	505	417	383	320	258

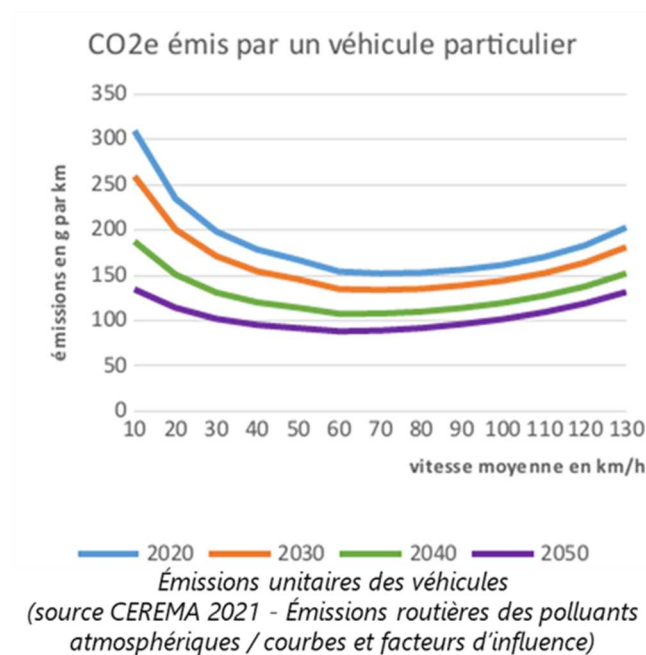
**OBJECTIFS DE LA SNBC (EXTRAIT DU DECRET NO 2020-457 DU 21 AVRIL 2020)**

Dans le domaine des transports, la Stratégie Nationale Bas Carbone vise une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 34% de 2018 à 2033 (137 Mt CO2eq en 2015 et 94 Mt CO2eq en moyenne sur la période 2029-2033).



### TRADUCTION DES OBJECTIFS DE LA SNBC EN MATIERE DE TRANSPORTS

Sur la base d'études menées par le Cerema (« Émissions routières des polluants atmosphériques - Courbes et facteurs d'influence » / Cerema – Avril 201), on peut estimer que l'évolution du parc automobile permettra une réduction de l'ordre de 12% des émissions de GES sur les 10 prochaines années



Sur la base de ces données, on peut en déduire que **le PDM devra viser une réduction de 25% du trafic automobile de 2018 à 2033**, afin d'atteindre l'objectif de réduction de 34% des émissions de GES sur cette période.

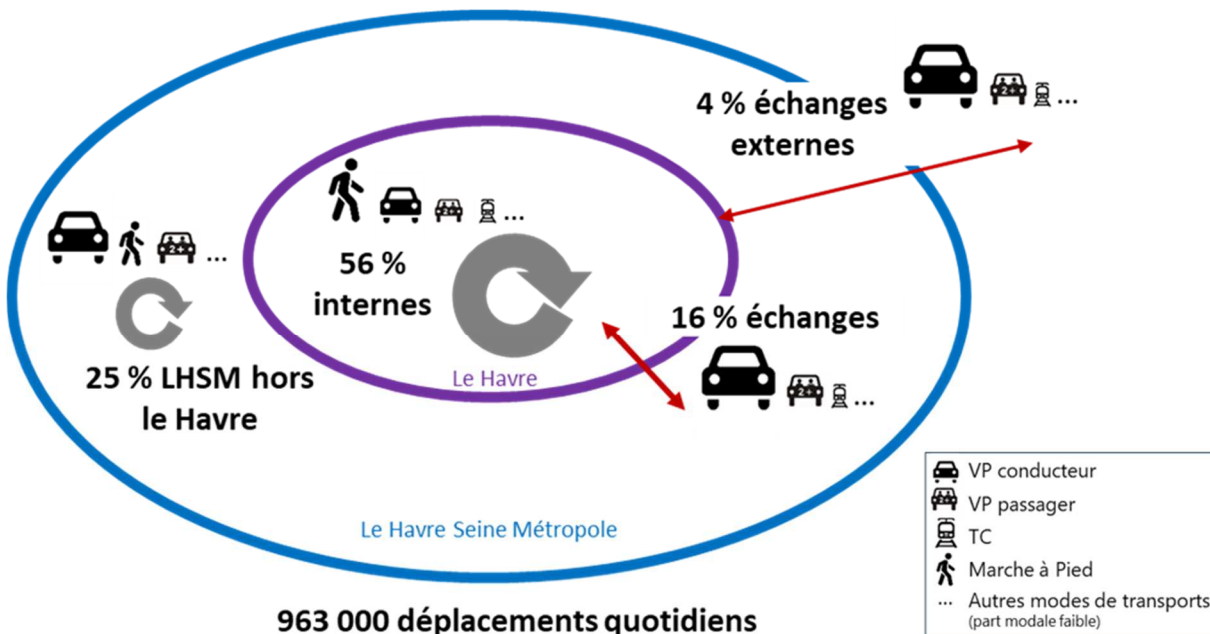
## 2.4 - Comment se déplace-t-on sur le territoire ?

Nota : les analyses ci-après se basent sur les résultats de l'enquête Ménage Déplacements (EMD) réalisée en 2018. Une présentation et une synthèse de cette enquête (source AURH) est fournie en annexe.

### 2.4.1 - Environ 1 million de déplacements quotidiens sur la Communauté Urbaine

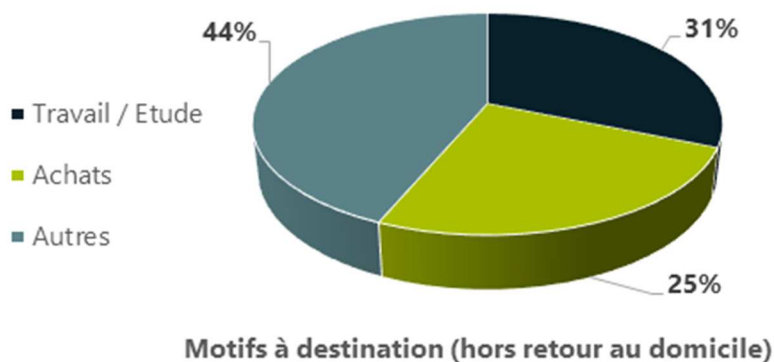
Les habitants de la Communauté Urbaine réalisent quotidiennement **963 000 déplacements** :

- **56% à l'intérieur de la ville du Havre** (qui regroupe, pour mémoire, 63% de la population),
  - Ces déplacements sont majoritairement réalisés à pied (45%) et, dans une moindre mesure, au volant de sa voiture (29%),
- **25% à l'extérieur de la ville du Havre**
  - Pour moitié au volant de sa voiture (52%),
- **16% en entrée/sortie de la ville du Havre**
  - Majoritairement au volant de sa voiture (68%)
- **4% en échange avec l'extérieur de la Communauté Urbaine**
  - Majoritairement au volant de sa voiture (69%).



Les motifs de déplacements peuvent être classés en 3 grandes catégories (avec une ventilation relativement standard) :

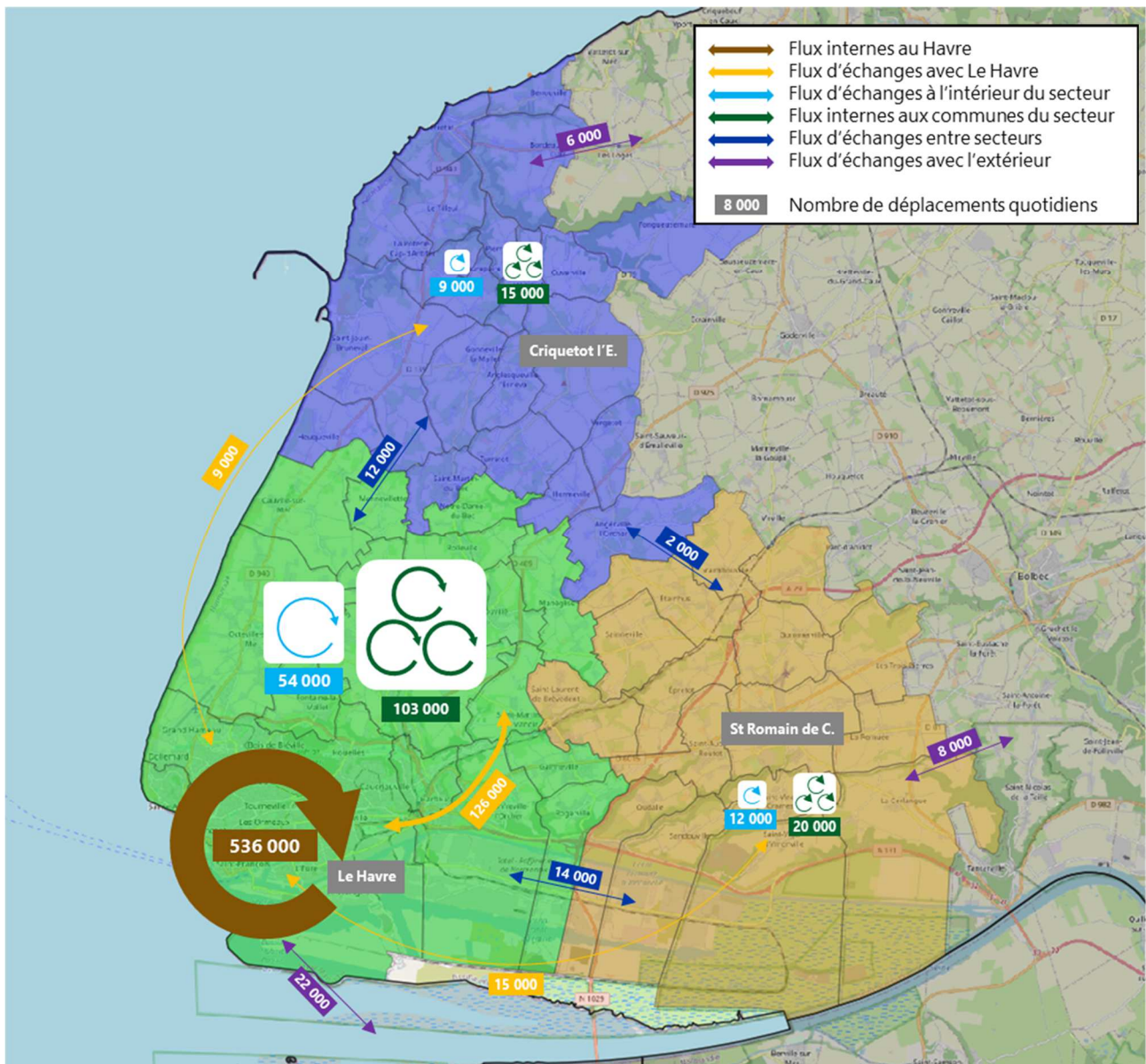
- 31% de déplacements « obligés » (pour aller travailler ou étudier),
- 25% des déplacements pour réaliser des achats,
- Le reste pour des motifs diversifiés (loisirs, restauration, santé, démarches administratives, ...).



## 2.4.2 - Répartition des déplacements sur le territoire

La carte ci-après présente la ventilation des déplacements sur le territoire de la Communauté Urbaine selon les périmètres des anciennes EPCI. Cette carte met plus particulièrement en évidence :

- **Le poids de l'agglomération havraise,**
- **Le poids des déplacements internes à chaque commune,**
- **La polarisation décroissante des flux vers la Ville du Havre,** ainsi :
  - En périphérie de la Ville du Havre, les échanges avec la ville-centre représentent plus de la moitié des flux d'échanges (126 000 déplacements sur 228 000 déplacements d'échanges),
    - ▶ À titre d'illustration, plus de la moitié des habitants qui sortent des communes périphériques du Havre vont au Havre.
  - Sur le secteur de St Romain de Colbosc, cette part n'est que de 29% (15 000 déplacements sur 51 000 déplacements d'échanges) et de 23% sur le secteur de Criquetot (9 000 déplacements sur 38 000 déplacements d'échanges),
    - ▶ À titre d'illustration, moins d'un tiers des habitants qui sortent des communes du secteur de St Romain vont au Havre et moins d'un quart des habitants qui sortent des communes du secteur de Criquetot vont au Havre.
  - Ce phénomène met en évidence la **difficulté à mettre en place une offre de transports collectifs sur les secteurs les plus éloignés de la ville-centre**, où la demande en déplacements est fortement diffuse et pas majoritairement centrée sur le ville du Havre.



**VENTILATION DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS SUR LA COMMUNAUTE URBAINE**

Clé de lecture : sur le secteur du Havre (ex-périmètre Codah, en vert) , on recense :

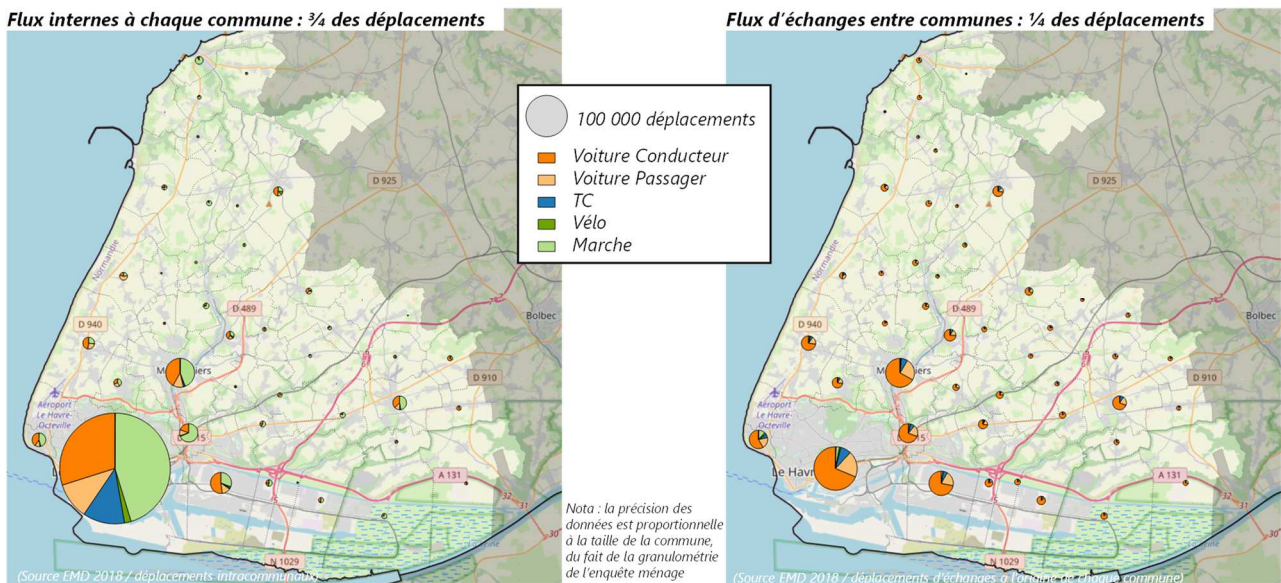
- 536 000 déplacements internes à la Ville du Havre,
- 126 000 déplacements entre les communes du secteur et la Ville du Havre,
- 103 000 déplacements internes aux autres communes du secteur,
- 54 000 déplacements entre communes, hors ville du Havre,
- 22 000 déplacements depuis/vers l'extérieur de la Communauté Urbaine,
- 15 000 déplacements entre la Ville du Havre et le secteur de St Romain,
- 14 000 déplacements entre le secteur, hors Ville du Havre, et le secteur de St Romain,
- 12 000 déplacements entre le secteur, hors Ville du Havre, et le secteur de Criquetot,
- 9 000 déplacements entre la Ville du Havre et le secteur de Criquetot.



### 2.4.3 - Déplacements intra et inter communaux

Les 963 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la Communauté Urbaine peuvent être classés en 2 grandes catégories principales :

- 70% sont des déplacements internes à chaque commune,
- 30% sont des déplacements d'échanges entre communes (dont la moitié en échange avec la Ville du Havre).



**DEPLACEMENTS INTERNES ET D'ÉCHANGES PAR COMMUNE DE LHSM**

#### 2.4.3.1 - Les déplacements internes à chaque commune

La grande majorité des déplacements (70%) est réalisée à l'intérieur de chaque commune. Ceci peut en particulier s'expliquer par la répartition des emplois et des équipements sur le territoire ; pour mémoire :

- 50% des actifs travaillent dans leur commune de résidence (80% pour Le Havre),
- 80% des élèves et étudiants étudient dans leur commune de résidence (95% pour Le Havre).

Pour ces déplacements, **la marche à pied est aujourd'hui le premier mode de déplacements**, sur la ville du Havre, comme sur les autres communes de la Communauté Urbaine :

- 45% des déplacements intracommunaux sont aujourd'hui réalisés à pied

Trajets internes à chaque commune	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
<b>Total LHSM</b>	<b>31%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>45%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Le Havre	30%	11%	12%	2%	45%	0%	100%
Autres communes	38%	15%	1%	2%	44%	0%	100%






**PARTS MODALES DES TRAJETS INTERNES A CHAQUE COMMUNE**



### 2.4.3.2 - Les déplacements d'échanges entre communes

Les flux d'échanges entre communes représentent une part minoritaire des déplacements (30%). Pour ces déplacements, on note une omniprésence de l'automobile :

- Près de 90% des déplacements d'échanges se font en voiture, dont 69% en tant que conducteur






Trajets d'échanges entre communes	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
							
Total LHSM	69%	19%	7%	1%	3%	1%	100%
Echanges avec Le Havre	68%	20%	8%	1%	2%	1%	100%
Echanges hors Le Havre	69%	19%	6%	0%	4%	1%	100%

**PARTS MODALES DES FLUX D'ÉCHANGES ENTRE COMMUNES**

### 2.4.4 - Répartition modale des déplacements

L'analyse des parts modales 2018 sur la Communauté Urbaine et leurs comparaison à d'autres agglomérations de taille similaire montre des **parts de marchés assez standards** pour les différents modes, avec :

- Un usage des transports collectifs plutôt réduit,
- Mais, en contrepartie, une part modale plutôt élevée de la marche et de la voiture passager,
- Et, au final, une part modale automobile conducteur relativement standard.

Parts modales	Année	Habitants	VP Conducteur & Moto	VP Passager	TC	Vélo	Marche	Autres	TOTAL
									
Lorient	2016	210 000	59%		6%	3%	31%	1%	100%
Dijon	2016	254 000	42%	11%	13%	1%	32%	1%	100%
Nîmes	2015	258 000	51%	14%	7%	1%	27%	0%	100%
<b>Le Havre</b>	<b>2018</b>	<b>269 000</b>	<b>43%</b>	<b>14%</b>	<b>9%</b>	<b>2%</b>	<b>32%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Tours	2019	286 000	41%	10%	12%	3%	32%	0%	100%
Rennes	2018	452 000	38%	9%	14%	3%	34%	2%	100%
Montpellier	2014	480 000	43%	12%	12%	3%	28%	3%	100%
Rouen	2017	499 000	44%	13%	11%	1%	29%	1%	100%
Nantes	2015	656 000	44%	12%	15%	3%	26%	0%	100%

**PARTS MODALES SUR DIFFÉRENTS PÉRIMÈTRES DE TRANSPORTS URBAINS**

### 2.4.4.1 - Évolution constatée des parts modales

Si les parts modales actuelles relevées sur la Communauté Urbaine sont relativement standards, leur évolution sur la période 2007-2018 montre une relative stabilité et, en particulier, une **réduction de l'usage de l'automobile au cours du temps, inférieure à celle que l'on peut constater sur d'autres agglomérations.**

	Evolution part modale automobile	Pop. actuelle	Evolution %VP / an	Années	% automobile (VP)
Augmentation des TC	Lorient	210 000	-0.5 points	2004 2016	64% 58% ▲
Augmentation des TC (tram en 2013) et, dans une moindre mesure, de la marche	<b>Le Havre (Codah)</b>	240 000	-0.2 points	2007 2018	56% 54%
	Tours	286 000	-0.4 points	2008 2019	56% 52%
	Rennes	452 000	-0.7 points	2007 2018	55% 47% ▲
	Montpellier	480 000	-0.6 points	2004 2014	59% 53%
Forte augmentation de la marche, du vélo et dans une moindre mesure des TC	Nantes	656 000	-0.5 points	2002 2015	62% 55% ▲
	Bordeaux	750 000	-1.1 points	2009 2017	58% 49%
					Forte augmentation de la marche (+7 points)
					Forte augmentation de la marche (+6 points) et, dans une moindre mesure, des TC
					Forte augmentation de la marche (+5 points)

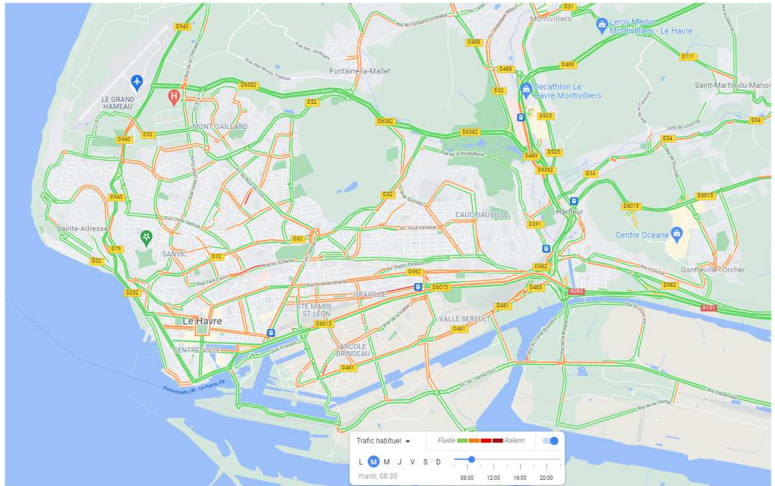
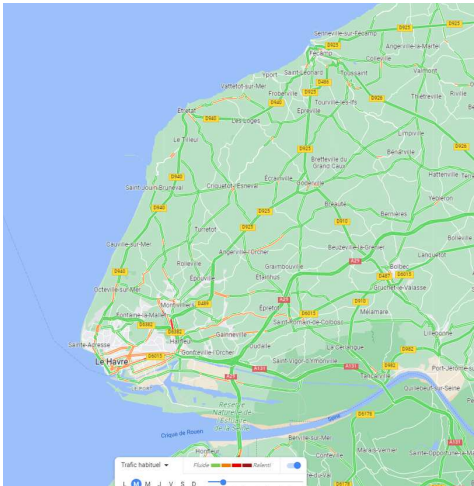
#### ÉVOLUTION CONSTATEE DES PARTS MODALES SUR DIFFERENTS PERIMETRES DE TRANSPORTS URBAINS

## 2.5 - Diagnostics thématiques

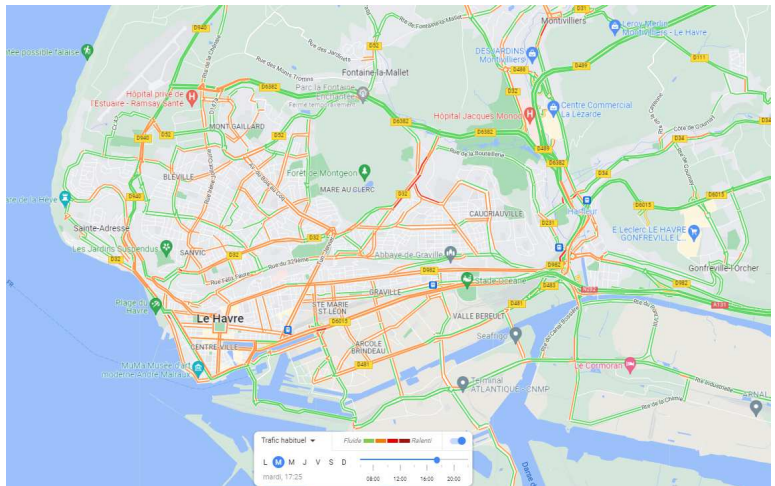
### 2.5.1 - Circulation automobile et stationnement

#### 2.5.1.1 - Conditions de circulation

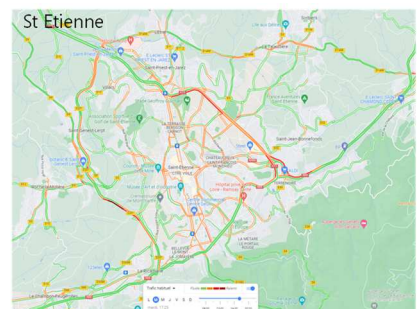
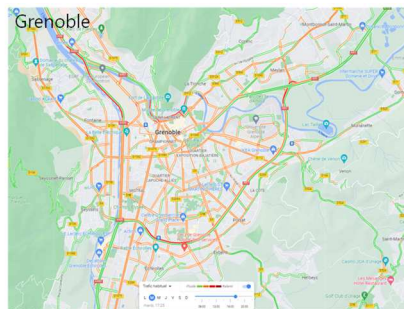
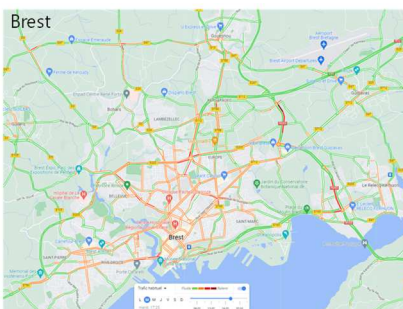
En comparaison avec des agglomérations de taille similaire, les conditions de circulation sur la Communauté Urbaine sont globalement satisfaisantes. Classiquement, les difficultés de circulation se concentrent principalement autour de la ville-centre, mais celles-ci restent limitées en heure de pointe (présence de ralentissements mais absence de fortes congestions).



**CONDITIONS DE CIRCULATION UN MARDI COURANT A 8H30 SUR LA COMMUNAUTE URBAINE ET AUTOUR DU HAVRE (SOURCE GOOGLE TRAFIC)**



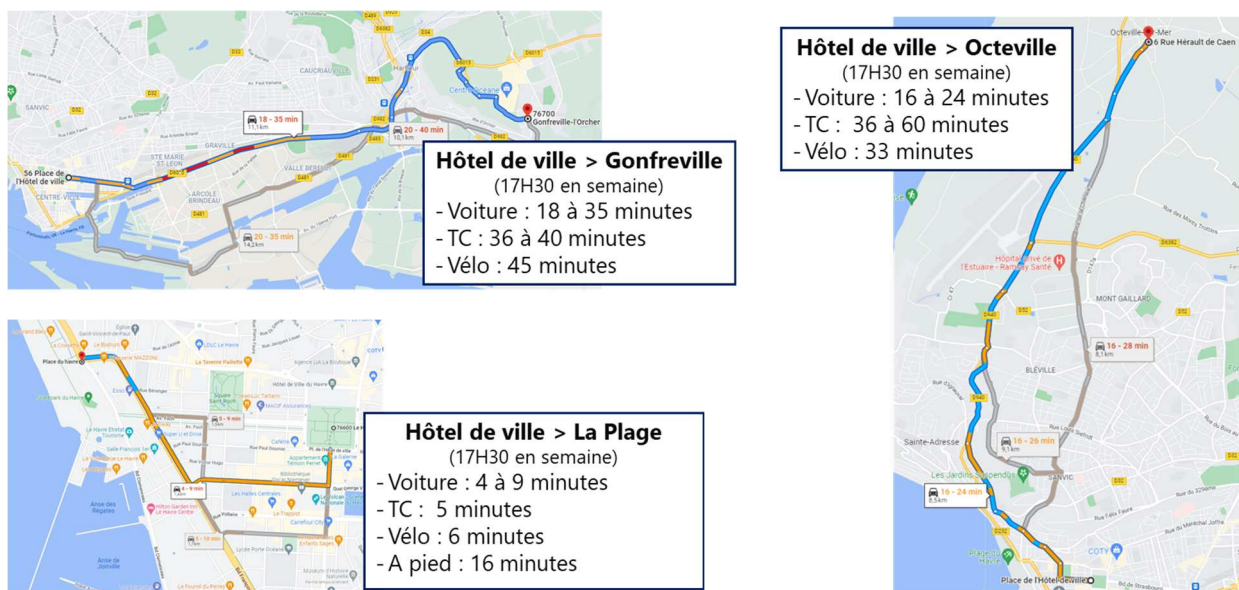
**CONDITIONS DE CIRCULATION UN MARDI COURANT A 17H30 SUR LA COMMUNAUTE URBAINE ET AUTOUR DU HAVRE (SOURCE GOOGLE TRAFIC)**



**CONDITIONS DE CIRCULATION AUTOUR DE DIFFERENTES AGGLOMERATIONS DE TAILLE SIMILAIRE (SOURCE GOOGLE TRAFIC)**



**Ces conditions de circulation sont relativement peu propices au développement des modes alternatifs ;** ainsi, des analyses comparatives de temps de parcours sur différents itinéraires montrent que l'automobile reste globalement le mode de déplacements le plus efficace en termes de temps de parcours



**TEMPS DE PARCOURS COMPARES PAR MODE SUR DIFFERENTS ITINERAIRES**

### 2.5.1.2 - Projet de Zone à Faibles Émissions mobilité

L'Unité Urbaine du Havre regroupe 233 000 habitants. La loi de « *lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets* » (loi n° 2021-1104 du 22 août 2021) rend obligatoire la mise en œuvre de Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE), d'ici le 31 décembre 2024, dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

A ce titre la Communauté Urbaine a lancé une étude pour étudier la **faisabilité d'une ZFE** sur son territoire. Celle-ci devrait démarrer d'ici la fin de l'année 2022.

### 2.5.1.3 - Stationnement automobile

Un stationnement payant est en place au centre-ville du Havre. Une analyse de cette réglementation montre que celle-ci **dissuade peu l'usage de l'automobile** :

- Un périmètre de stationnement payant relativement réduit et concentré autour de l'hypercentre, qui génère des reports de stationnement et des nuisances sur les secteurs périphériques (exemple : la Plage, Place Jenner, ...),
- Une part importante de stationnement en zone verte :
  - Où le stationnement est possible durant 6H30 à un tarif relativement bas (6H30 = 6 €),
  - Où des abonnements sont proposés à un tarif comparable à celui d'un abonnement TC.
- Des parkings en ouvrage globalement sous-occupés ; par exemple :
  - L'occupation moyenne du Parking de l'hôtel de ville est de 47%,
  - Celle du Parking Jean-Jacques Rousseau de 16%,
  - ...

La Ville du Havre a pris conscience de ce constat et a prévu, dans le cadre de sa stratégie climat 2019-2023, de réaliser un audit et une adaptation de la réglementation de son stationnement.



**PERIMETRE ET TARIF DU STATIONNEMENT PAYANT SUR LA VILLE DU HAVRE**

TARIFS DES ABONNEMENTS sur la voie publique				
Abonnements	1 semaine	1 mois	1 trimestre	1 an
Tout public « Une zone verte » (sans condition d'accès)	-	41,50 €	114 €	410 €
Tout public « Toutes zones vertes » (sans condition d'accès)	-	46,50 €	130 €	460 €
« Résident » (avec condition d'accès - une zone verte)	4,70 €	12,50 €	multiples d'un mois 9 mois maxi	125 €
« Résident avec abonnement annuel LIA » (avec condition d'accès - une zone verte)	4,70 €	10,50 €	multiples d'un mois	120 €
« Étudiant zone verte n°8 » (avec condition d'accès)	-	10 €	multiples d'un mois	-
« Une zone verte » professionnels sédentaires (avec condition d'accès)	-	-	-	260 €
« Toutes zones orange et vertes » Professionnels mobiles effectuant des tournées de travaux (artisans) ou services à domicile (professions médicales et paramédicales) (avec condition d'accès)	15,50 €	46,50 €	130 €	260 €
« Toutes zones orange et vertes » professionnels de santé (avec condition d'accès et d'utilisation : Disque bleu)	-	-	-	Gratuit

**TARIFICATION DES ABONNEMENTS SUR VOIRIE**

On notera par ailleurs que l'actuel **PLU de la ville du Havre** :

- Propose une réduction du seuil minimum de places pour les logements, mais pas pour le stationnement à destination (bureaux, commerces, ...) ; ce dernier étant celui qui impacte le choix modal.
- N'impose pas de seuil maximal de stationnement dans les secteurs desservis par le tramway.

**1. Logement**

	Tous les secteurs de toutes les zones, sauf tous les secteurs de la zone UC (UCa, UCb, UCm, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)	Zone UC (comprenant les secteurs UCa, UCb, UCm, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)
Parcelle située à plus de 500 m d'une station de tramway, tel que représenté dans le règlement graphique du PLU	1,2 place de stationnement par logement construit	1 place de stationnement par logement construit
Parcelle située à moins de 500 m d'une station de tramway, tel que représenté dans le règlement graphique du PLU	1 place par logement construit	1 place de stationnement par logement construit

6. Bureaux		
Tous les secteurs de toutes les zones, sauf les secteurs de la zone UC (comprenant les secteurs UCa, UCb, UCm, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)	Tous les secteurs de la zone UC, sauf le secteur UCm (soit les secteurs UCa, UCb, UCp, UCru1, UCru2 et UCs)	Secteur UCm
1 place par 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher au-delà des 300 premiers m <sup>2</sup> , et ce jusqu'à 1 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher, et 1 emplacement pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher au-delà des 1 000 premiers m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place par 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place par 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher.  La réduction du nombre de place de stationnement peut être admise, si le pétitionnaire fait preuve, compte tenu notamment de la nature des activités exercées, que ses besoins sont inférieurs à ceux qui résulteraient de l'application de la règle générale.

#### EXTRAITS DU PLU DU HAVRE

## 2.5.2 - Transports Collectifs Urbains

### 2.5.2.1 - Le réseau LiA actuel

L'offre du réseau LiA représente 10 millions de km offerts par an (2019) :

- 9 205 329 km sur les lignes commerciales (dont 12% sur le réseau tramway),
- 615 320 km en transport à la demande.

Chiffres clés en matière de fréquentation :

- 26 millions de voyages / an (chiffre 2019), soit près de 100 000 voyages par jour,
- 44% des voyages sont réalisés en tramway,
- 71% des voyages sont réalisés par des abonnés,
- 89% d'usagers satisfaits.

Le réseau LiA actuel dispose de

- 2 lignes de tramway,
- 21 lignes de bus commerciales,
- 11 lignes de bus (scolaires et Établissements ou Services d'Aide par le Travail / ESAT),
- 1 funiculaire,
- 1 825 vélos,
- 4 services de Transport A la Demande (TAD) :
  - Filbus (TAD rural),
  - FlexiliA (TAD Port du Havre),
  - Mobifil (TAD PMR),
  - LiANuit (TAD Nuit).





PLAN DU RESEAU LIA

### 2.5.2.2 - Données d'exploitation

L'analyse des indicateurs d'exploitation du réseau LiA met en évidence **une offre plutôt importante**, avec un ration d'offre de 33.7 km/ habitant **et efficace**, avec un ratio de 2.8 voyages / km offert.

		LHSM 2019 (274 000 hab.)	Moyenne 2016 PTU 100 000 - 300 000 hab.	Moyenne 2016 PTU > 300 000 hab.
Offre	Km offerts / hab	33.65	30.59	36.28
	Voyages / hab	94.00	76.64	170.53
Efficience	Voyages / km offert	2.79	2.51	4.7
	Charges Exploitat* / voyage	2.20	1.94	1.38
Coût	Charges Exploitat* / km offert	6.16	4.87	6.71

INDICATEURS D'EXPLOITATION DU RESEAU LIA

Le coût du réseau Lia représente environ 57 M€ / an (chiffres 2019). Il est financé à :

- 26% par les recettes d'exploitation (14.6 M€),
- 74% par la Communauté Urbaine (42 M€).

<b>LES COMPTES DU RÉSEAU</b> (EN MILLIERS D'€)		2019	2020
— CHARGES —			
ACHATS		6 972€ ↘	6 466€
FRAIS DE PERSONNEL		33 436€ ↘	33 347€
AUTRES CHARGES		16 253€ ↘	15 676€
— PRODUITS —			
RECETTES		14 594€ ↘	10 256€
CONTRIBUTION NETTE COMMUNAUTÉ URBAINE		42 067€ ↗	45 233€
RATIOS			
VOYAGES PAR KILOMÈTRE PARCOURU		2,79	2,27
VOYAGES PAR HABITANT		94,00	76,43
KILOMÈTRES PAR HABITANT		33,65	33,60
COÛT KILOMÉTRIQUE		6,16€	6,13€
DÉPENSES PAR VOYAGE		2,20€	2,70€
RECETTES DE TRAFIC PAR VOYAGE		0,544€	0,478€

Rapport d'activité 2020

Pour cela, la collectivité utilise, entre autres, les recettes du Versement Mobilité (VM). Celui-ci doit évoluer en juillet 2022 pour atteindre son seuil maximum. L'évolution de son montant est ainsi la suivante :

- En 2020, ~ 45 M€ (avec un taux de VM 2% sur l'ex-périmètre Codah et 0.8% sur le reste du PTU),
- En 2023, ~ 53 M€ (2% sur l'ensemble du PTU).

Ces chiffres mettent en évidence :

- D'une part, les marges de manœuvre limitées de la collectivité pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs,
- Et d'autre part, la nécessité d'optimiser l'offre actuelle et de valoriser les futures lignes tramway (en travaillant en particulier sur le rabattement).

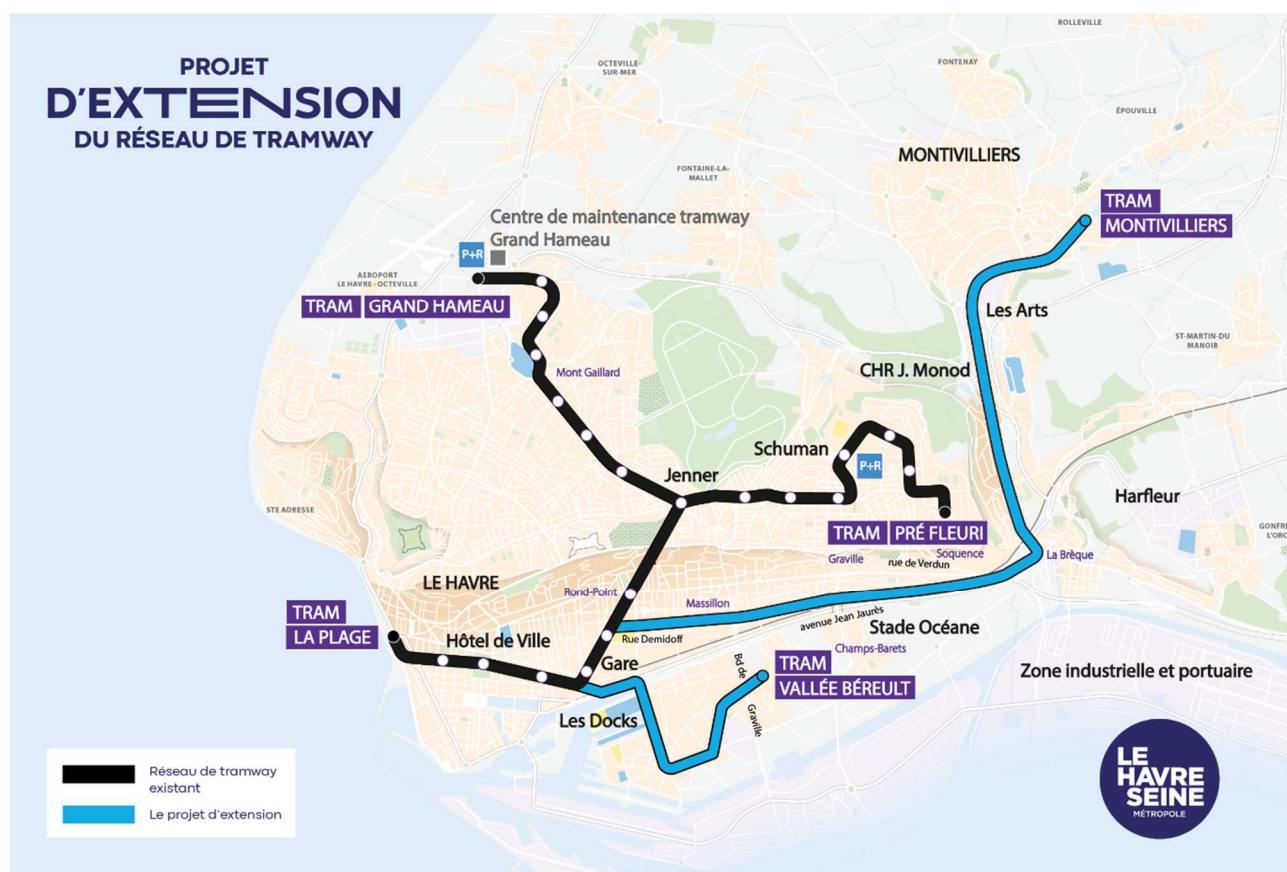
### 2.5.2.3 - Projet de nouvelles lignes tramway

La Communauté Urbaine étudie actuellement la création de 2 nouvelles lignes tramway, pour une mise en service en 2027. Ces 2 lignes :

- Desserviront les secteurs Vauban et Vallée Béreult au Sud,
- Remplaceront la LER entre Le Havre et Montivilliers.
  - La valorisation de la plateforme ferroviaire existante entre Montivilliers et Criquetot reste à définir. Son utilisation est prévue dans le cadre du schéma vélo, avec la création d'un axe vélo structurant, mais des usages complémentaires sont envisageables.

Les études prospectives menées dans le cadre du projet prévoient :

- Une fréquentation de 25 000 voy. / jour sur les lignes C et D,
- Un augmentation de **+7 000 déplacements / jour sur le réseau LiA** (soit +0.7 points de part modale TC).



## 2.5.3 - Transports Collectifs Interurbains

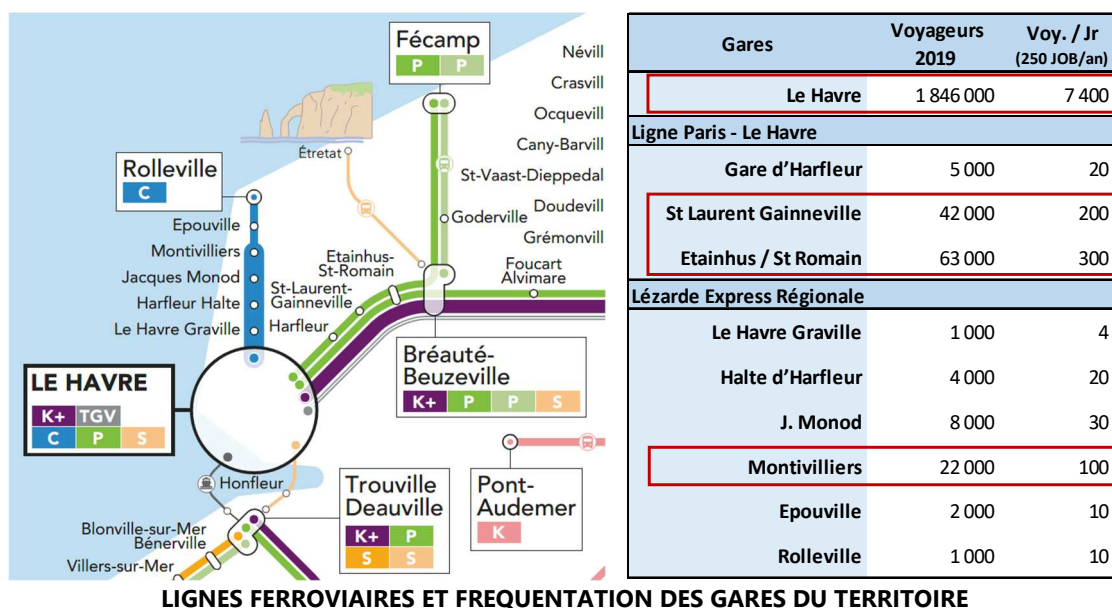
### 2.5.3.1 - Mode ferroviaire

Le territoire dispose aujourd'hui de 2 faisceaux ferroviaires :

- Vers l'Est, Le Havre - Rouen – Paris et Le Havre - Bréauté – Fécamp,
- Le long de la Lézarde : Le Havre – Montivilliers – Rolleville (cette ligne devant être remplacée par l'une des nouvelles lignes tramway).
  - La LER offre actuellement 25 A/R quotidiens (50 services),
  - Elle accueille environ 2 000 voyageurs / Jr.

Le territoire compte actuellement 10 Gares et haltes ferroviaires en service. Celles-ci ont des fréquentations très variables :

- La gare du Havre (plus de 7 000 montées/descentes par jour),
- Les gares d'Étainhus / St Romain, St Laurent Gainneville, et Montivilliers (100 à 300 montées/descentes par jour),
- Les gares d'Harfleur, J. Monod, Le Havre Graville, Epouville et Rolleville (quelques dizaines de montées/descentes par jour).

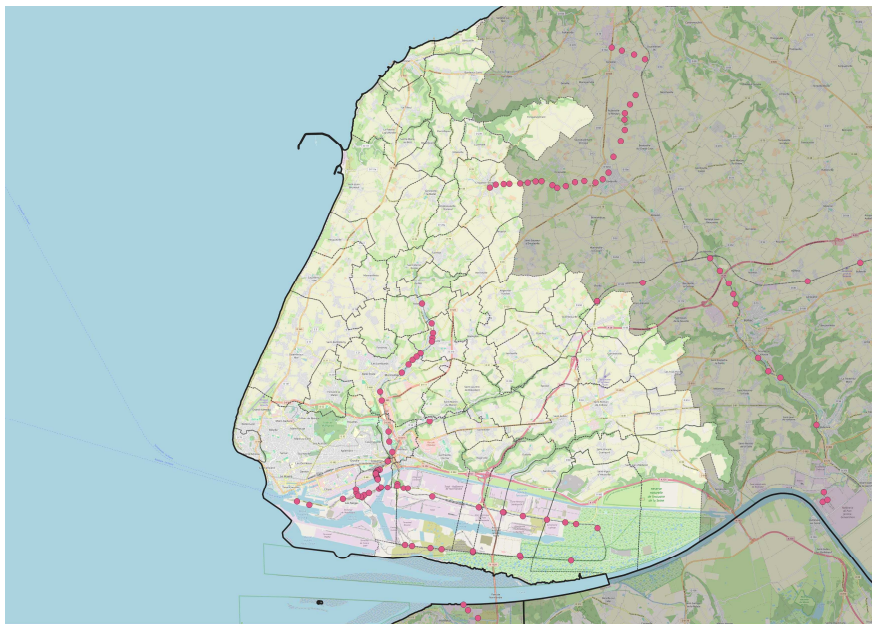


LIGNES FERROVIAIRES ET FREQUENTATION DES GARES DU TERRITOIRE



### 2.5.3.2 - Passages à niveau

On dénombre 101 passages à niveau sur le territoire de la Communauté Urbaine (y compris Zone Industriale Portuaire), aucun d'entre eux n'est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveau.



**LOCALISATION DES PASSAGES A NIVEAU SUR LE TERRITOIRE**

### 2.5.3.3 - Autocars régionaux

4 lignes de cars du réseau Nomad desservent le territoire, dont le tracé recouvre en partie celui de certaines lignes du réseau LiA :

- Bréauté – Étretat (L17) (qui permet d'assurer une liaison Paris - Étretat avec correspondance à la gare de Bréauté),
- Le Havre – Caudebec en Caux (L20),
- Le Havre – Criquetot - Fécamp (L23),
- Le Havre – Étretat - Fécamp (L24).



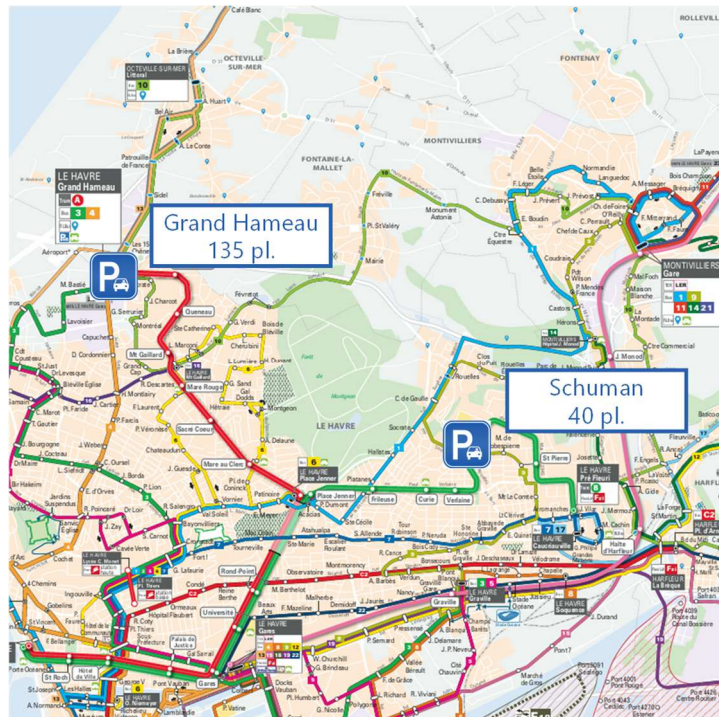
**RESEAU NOMAD SUR LE TERRITOIRE DE LHSM**

## 2.5.4 - Parkings-relais et intermodalité

### 2.5.4.1 - Parkings-relais

Le réseau LiA est équipé de 2 parkings-relais disposant au total de 175 places ; ce volume est relativement restreint si on le compare, par exemple, à la fréquentation du tramway (plus de 40 000 voyages / jour) :

- P+R Grand Hameau (135 places),
- P+R Schuman (40 places).



LOCALISATION ET CAPACITE DES PARKINGS-RELAIS

Bien que **faiblement dimensionnés**, ces parkings sont par ailleurs **sous-utilisés**. Ainsi, des relevés d'occupation réalisés sur le P+R Grand Hameau ont montré que seulement 1/3 du parking était occupé (40 à 50 véhicules comptabilisés).

On recense par ailleurs, sans pouvoir le quantifier précisément, des usages de stationnement relais sur le stationnement de surface gratuit, en périphérie du centre-ville (exemple : la Plage, Place Jenner, ...).

Ces éléments permettent de penser que des axes de progrès existent en matière d'organisation et d'exploitation des parkings-relais, afin de développer leur offre et leur usage. Cette mesure serait à réfléchir conjointement avec la refonte du stationnement sur la ville-centre et serait à mener à court terme, afin de pouvoir être prise en compte dans l'aménagement des nouvelles lignes tramway.



### 2.5.4.2 - Coopération entre Autorités Organisatrices de la Mobilité

La Communauté Urbaine est membre du syndicat mixte **Atoumod**. À ce titre :

- Le réseau LiA est intégré au système de titre interopérable de la Région Normandie (carte Atoumod permettant de regrouper les titres de transport de la grande majorité des AOM de la région),
- Le réseau LiA est intégré au système d'abonnement Conexités (abonnement multi-opérateurs permettant par exemple de voyager sur le réseau régional + réseau LiA + réseau Astuce de Rouen).

Par ailleurs, une intégration tarifaire existe pour les lignes de car Nomad desservant la communauté urbaine (possibilité d'utiliser ces cars Nomad avec un titre de transport du réseau LiA).

Si la coopération inter-AOM est déjà bien ancrée sur le territoire, celle-ci pourrait être développée :

- Sur les lignes ferroviaires (intégration tarifaire de la ligne TER St Romain – Le Havre),
- En matière de coordination des lignes routières des réseaux LiA et Nomad :
  - Coordination des horaires (Nomad en ligne Express et LiA en cabotage),
  - Desserte de la ville-centre (correspondances tramway en entrée de ville).

### 2.5.5 - Covoiturage

Le covoiturage constitue une offre de transport particulièrement adaptée pour la **desserte des zones peu denses** (Cf. § « 2.4.2 - Répartition des déplacements sur le territoire » page 24 : caractère diffus des déplacements en seconde couronne), mais aussi de la **Zone Industriale-Portuaire** qui concentre une part importante des emplois de la collectivité.

Le covoiturage est une compétence nouvelle pour la collectivité et peu de mesures ont jusqu'ici été mises en œuvre. La Communauté Urbaine a initié récemment son schéma directeur des aires de covoiturage ; cette étude permettra de définir un plan d'actions pour le déploiement d'aires de covoiturage sur le territoire.

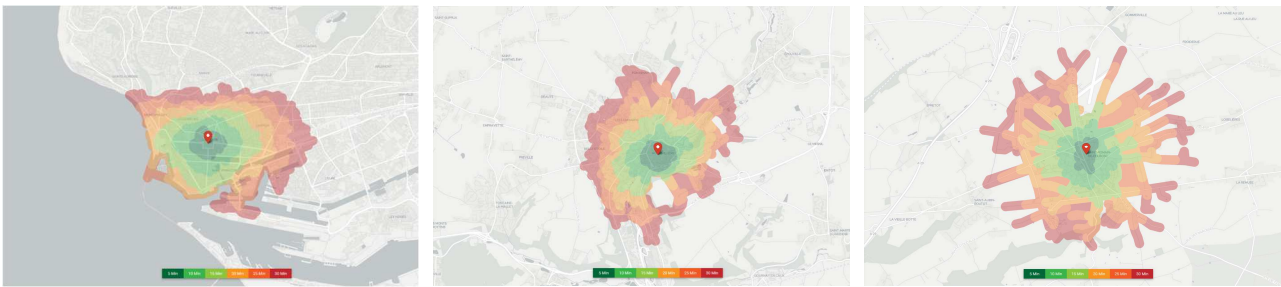
Le Plan de Mobilité sera l'occasion pour la collectivité de proposer des mesures complémentaires permettant d'intégrer pleinement le covoiturage à sa politique de transport. On notera que cette réflexion sera à mener en coordination avec la Région Normandie, qui réfléchit elle aussi à l'évolution de sa politique en matière de covoiturage (évolution envisagée du système actuel basé sur la plateforme Karos).

## 2.5.6 - Marche à pied

La marche constitue aujourd'hui le **deuxième mode de déplacements sur la Communauté Urbaine** et le premier mode de déplacements pour les trajets intracommunaux. Par ailleurs, en complément de son simple rôle fonctionnel de transport, c'est un mode qui participe aussi à la qualité urbaine et au cadre de vie.

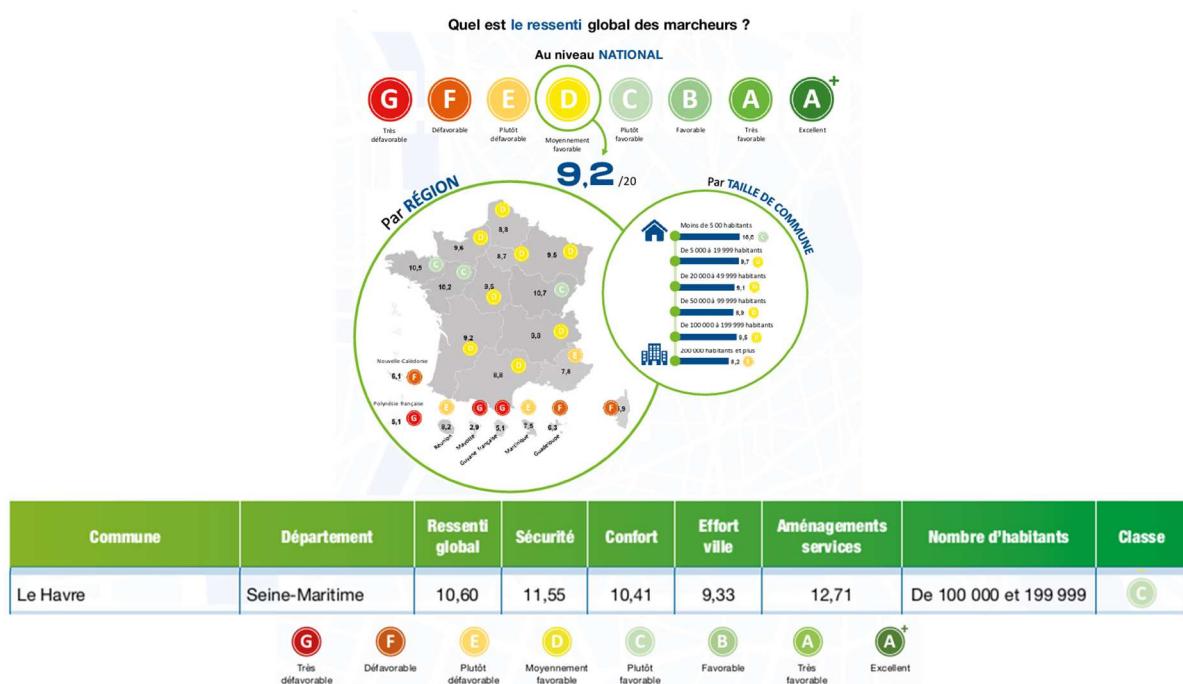
La marche est bien adaptée à l'échelle des déplacements internes à chaque commune. A titre d'illustration, en un quart d'heure il est possible à pied :

- D'aller de l'Hôtel de Ville du Havre à la Plage du Havre,
- De traverser le bourg de St Romain de Colbosc.
- ...



**30 MINUTES A PIED DEPUIS LE CENTRE DU HAVRE, DE MONTIVILLIERS ET DE ST ROMAIN DE COLBOSC**

En termes de marchabilité, la Ville du Havre est plutôt **bien perçue** par ses usagers et a recueilli la note « plutôt favorable à la marche » au baromètre national des villes marchables de 2021 (note C sur G / moyenne France = D).



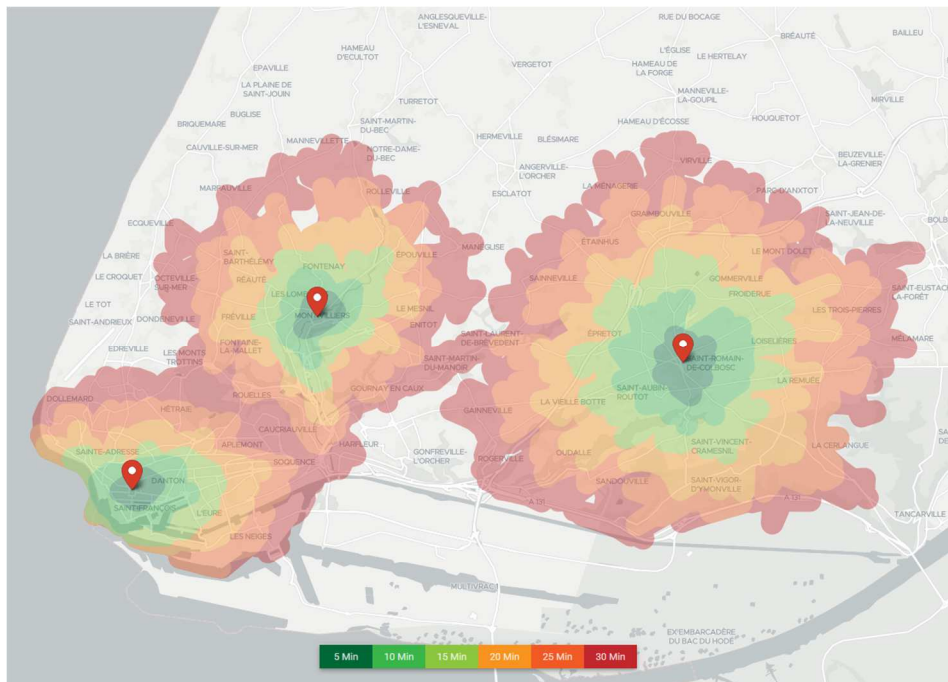
Par ailleurs, dans le cadre de sa stratégie climat 2019-2023, la Ville du Havre a prévu de mettre en œuvre un plan piéton pour développer l'usage de ce mode. Le Plan De Mobilité pourra étudier la possibilité de généraliser cette démarche à l'ensemble des communes du territoire.

## 2.5.7 - Vélo

Le vélo est un mode aujourd'hui **sous-utilisé** sur le territoire de la Communauté urbaine, avec une part modale de 2% (chiffre 2018, une forte progression ayant été observée pendant et après les confinements liés au contexte sanitaire).

Bien que souffrant de fortes contraintes topographiques localisées (ville haute / ville basse, vallée de la Lézarde), la topographie de plateaux du territoire est pourtant propice à l'usage du vélo. Ce mode est par ailleurs parfaitement adapté à l'échelle des déplacements intracommunaux, voire pour les déplacements intercommunaux de proximité ; ainsi il est possible en 20 minutes d'aller à vélo :

- Du Stade Océane à la Plage du Havre,
- Du bourg de St Romain au bourg d'Étainhus,
- ...



**30 MINUTES A VELO DEPUIS LE CENTRE DU HAVRE, DE MONTIVILLIERS ET DE ST ROMAIN DE COLBOSC**

Comme pour la marche, la Ville du Havre est plutôt **bien perçue** par ses usagers et arrive ainsi dans le top 10 de la catégorie grandes villes du baromètre national des villes cyclables de 2019 (note D sur G, « moyennement favorable au vélo »).

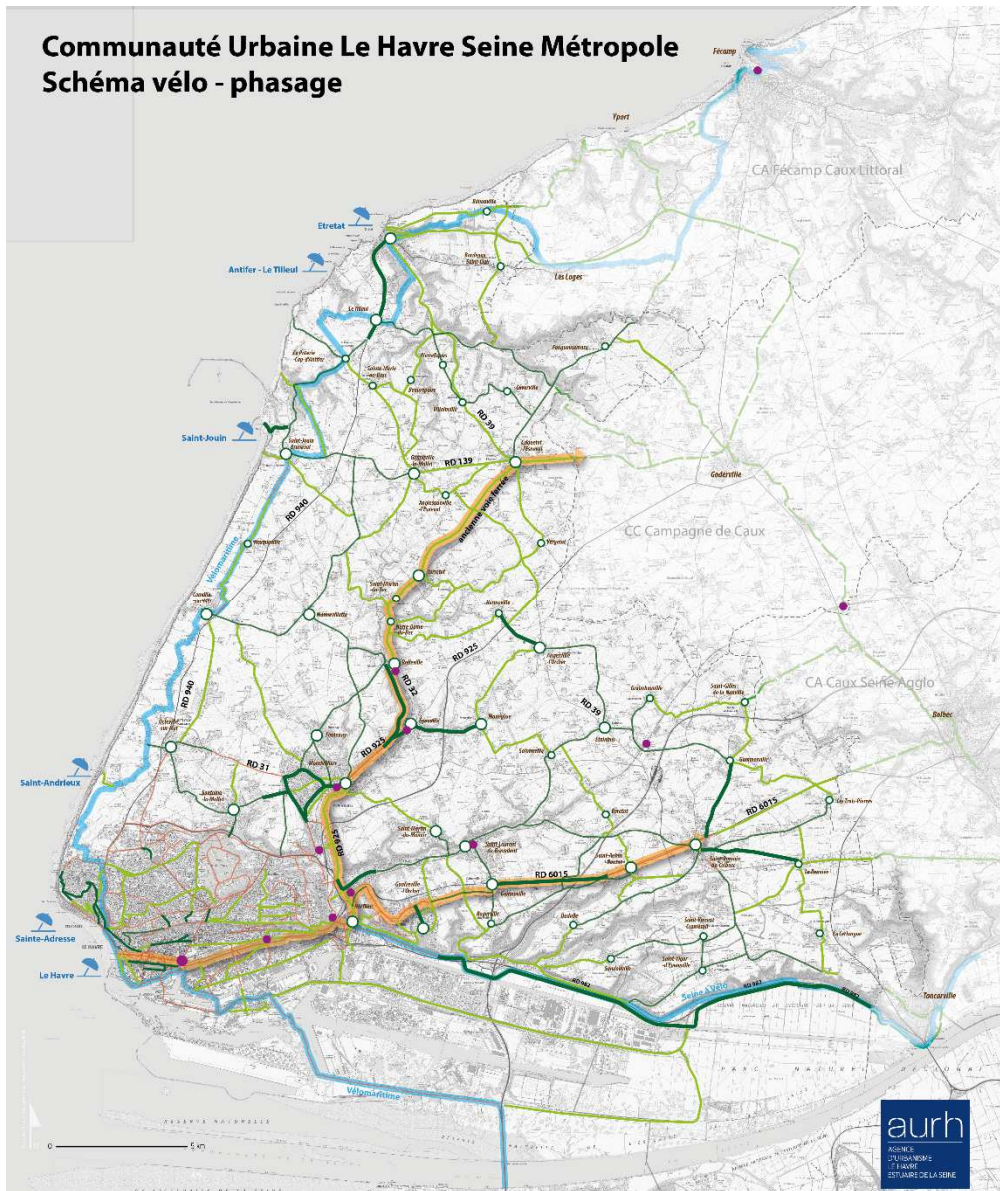


**EXTRAIT DES RESULTATS DU BAROMETRE DES VILLES CYCLABLES 2019**

### 2.5.7.1 - Le schéma vélo

La Communauté Urbaine finalise actuellement la réalisation de son schéma vélo. Ce projet ambitieux vise une **multiplication par 6 de l'usage du vélo** de 2018 à 2030 (part modale vélo cible de 12% en 2030). Il prévoit de :

- Multiplier par 2.5 le linéaire de continuités cyclables (450 km à terme vs 180 km aujourd'hui),
- Développer significativement le stationnement cyclable,
- Développer les services vélo.



**SCHEMA VELO DE LA COMMUNAUTE URBAINE**



## 2.5.8 - Engins de Déplacements Personnels Motorisés

Une offre de trottinettes en libre-service est déployée sur la ville du Havre depuis juillet 2021. Les retours sont globalement très positifs et le service **très fréquenté** :

- 3 000 à 4 000 déplacements quotidiens (fréquentation équivalente à celle d'une petite ligne de bus),
- Trajets moyens de 2 à 3 km.

Ce service ne concernait initialement que la Ville du Havre, mais la Communauté Urbaine souhaite l'élargir progressivement aux territoires périurbain (service déployé à Octeville-sur-Mer depuis avril 2022).

Dans le cadre du Plan de Mobilité, il semble utile de s'intéresser à ce mode nouveau de déplacements afin :

- D'auditer son usage :
  - Quelle part d'utilisateurs reportés depuis la voiture, la marche, le bus, le vélo, ...
  - Quelles nuisances réelles (sécurité routière, encombrement de l'espace public, ...),
- De proposer, sur cette base, un plan d'actions adapté permettant d'intégrer pleinement ce mode de déplacements à la politique de transport de la Communauté Urbaine :
  - Réglementation à prévoir afin de réduire les nuisances,
  - Synergie d'usage trottinettes / transports collectifs, ...

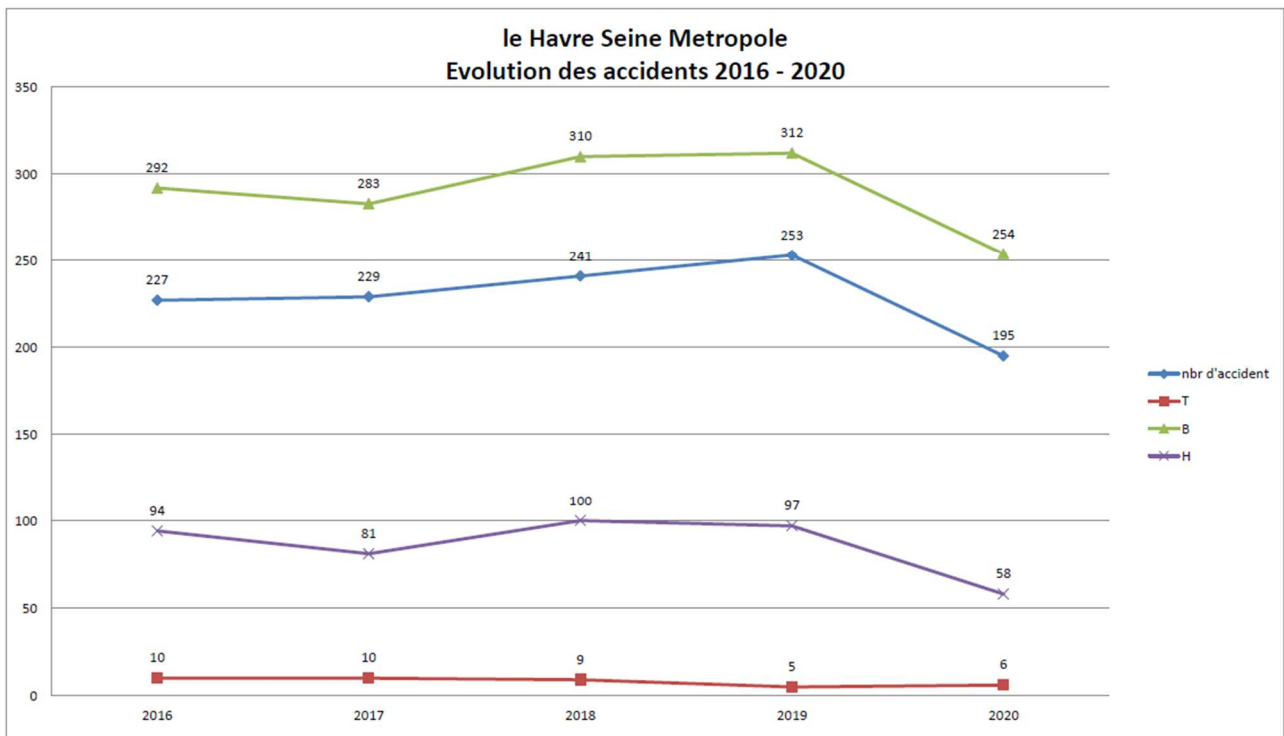


## 2.5.9 - Sécurité routière

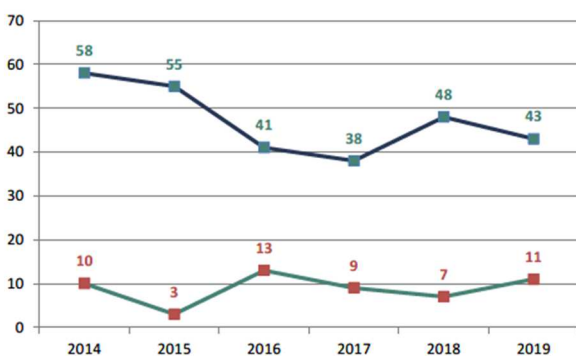
En 2019, 253 accidents corporels ont été dénombrés sur le territoire de la Communauté Urbaine. Ceux-ci ont occasionné :

- 310 blessés (dont 100 blessés hospitalisés),
- 5 à 10 tués.

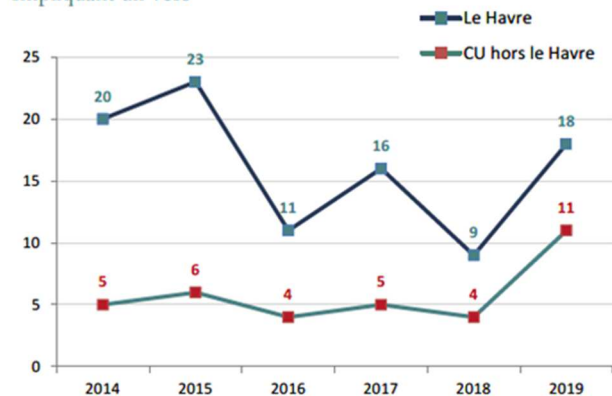
Ceci représente une accidentologie de 0.9 accidents / an pour 1 000 habitants, comparable à la moyenne nationale (France métropolitaine : 56 000 acc. / 64.7 Mons d'hab.).



### Impliquant un piétons



### Impliquant un vélo



### STATISTIQUE DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LA COMMUNAUTE URBAINE

## 2.5.10 - Logistique Urbaine

En 2013, la Codah, la Ville du Havre et la CCI ont mené des études en matière de logistique urbaine. Celles-ci ont mis en évidence un fonctionnement relativement satisfaisant des livraisons et ont abouti à un plan d'actions visant à développer le nombre de places de livraisons sur le territoire.

En décembre 2021, la Communauté Urbaine a signé une convention avec la société Rozo et le Cerema, afin d'élaborer une charte et un plan d'actions multi-partenariale en faveur d'une logistique urbaine durable, dans le cadre du programme **InTerLUD** (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable). La charte doit être finalisée en 2023.

## 2.5.11 - Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques

On dénombre environ 45 bornes de recharge actuellement sur le territoire de la Communauté Urbaine (essentiellement des bornes 22 kVA) :

- Une dizaine dans les parkings en ouvrage (exploitant Effia),
- Une vingtaine sur l'ex-périmètre de la Codah,
- Une quinzaine sur le reste du territoire.

La charge des véhicules est actuellement gratuite et on recense environ 30 000 recharges par an.

Afin de développer les infrastructures de recharge sur son territoire, la Communauté Urbaine a lancé 2 actions :

- **Appel à Manifestation d'Intérêt Concurrente** (AMIC) pour la mise en place d'un réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques :

Cette consultation a été lancée en partenariat avec le Grand Port Maritime du Havre. Elle vise à sélectionner un opérateur qui aura en charge le déploiement des IRVE sur le territoire. Cette consultation devrait aboutir au premier semestre 2022. La convention a une durée de 10 ans, renouvelable pour une durée supplémentaire de 5 ans. Les critères d'évaluation des propositions sont les suivants :

- Maillage du territoire,
- Puissance des bornes installées,
- Niveau de redevance,
- Qualité de service usagers.

- **Schéma Directeur IRVE** :

Lancé en parallèle de l'AMIC, ce schéma doit permettre d'évaluer les besoins de la collectivité en matière de bornes de recharge, pour compléter éventuellement le maillage de bornes mis en place dans le cadre de l'AMIC. La mise en place de cette offre complémentaire pouvant être faite, soit dans le cadre de l'AMIC (développements complémentaires après 3 ans), soit d'une autre manière.

## 2.5.12 - Management de la mobilité

Les démarches de Plans De Mobilité Employeurs sont actuellement **peu développées** sur le territoire :

- 272 entreprises éligibles à la réalisation d'un (PDME),
- 20 entreprises ayant élaboré ou en cours d'élaboration d'un PDME,
- 4 conventions signées avec LHSM.

Afin de développer ces démarches, la Zone Industriale Portuaire pourrait constituer une priorité, étant donnée sa forte concentration d'emplois (1/4 des emplois de la Communauté Urbaine).

## 2.5.13 - Tourisme

L'activité touristique est actuellement en développement sur le territoire (hors contexte sanitaire 2020-2021) et l'activité touristique peut être classée en 3 grandes catégories :

- **Site touristique d'Étretat** : il accueille 1.2 Millions de touristes par an (2019), dont une part majoritaire d'excursionnistes (950 000 visiteurs à la journée),
- **Le Havre** (tourisme d'affaire) : la ville accueille 1.4 Millions de touristes par an (2019), dont une part majoritaire de touristes avec nuitée (1 000 000),
- **Croisières maritimes** : celles-ci génèrent 350 000 à 400 000 touristes par an. Toutefois, Le Havre constitue majoritairement un port d'arrivée pour des activités touristiques en dehors du territoire (le budget annuel du tourisme de croisière est évalué à 35 M€ dont 5 M€ dépensés sur le territoire de LHSM).

## 2.6 - Conclusions : enjeux retenus pour le plan de mobilité

Sur la base des conclusions du diagnostic et, en particulier, des éléments de constat suivants :

- La nécessité pour le Plan De Mobilité de se conformer aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone,
- L'impact limité du Plan de Déplacements Urbains 2013 sur les comportements,
- Les faibles marges de manœuvre financières de la collectivité pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs.

Le Comité de Pilotage a retenu les enjeux suivants pour le Plan De Mobilité 2023-2033 de la Communauté Urbaine :

### ■ Faire du PDM un vecteur d'attractivité du territoire

- Développer la ville apaisée,
- Favoriser la desserte interrégionale et la liaison Paris – Le Havre (LNPN),
- Définir des orientations en faveur des déplacements touristiques.

### ■ Développer une offre de transport multimodale

- Accompagner le projet de ZFE sur le territoire,
- Travailler plus spécifiquement sur la desserte multimodale de la ZIP,
- Profiter de la nouvelle ligne de tramway pour créer une nouvelle dynamique en matière de transport pour l'ensemble du territoire,
- Réduire l'omniprésence de l'automobile sur les flux d'échanges, en intégrant pleinement le covoiturage à la politique de déplacements,
- Développer l'offre et l'usage des parkings-relais,
- Améliorer la coordination entre les réseaux LiA et Nomad (cars et trains),
- Favoriser l'usage des modes actifs à l'intérieur de chaque commune,
  - ▶ Renforcer l'usage de la marche (plans piétons communaux),
  - ▶ Mettre en œuvre le schéma vélo communautaire et l'accompagner d'actions locales d'apaisement des espaces publics et développement des modes actifs,
- Intégrer les EDPM dans la politique de déplacements.

### ■ Agir efficacement sur les comportements pour maîtriser l'autosolisme

- Aménager la voirie et le stationnement de manière à rééquilibrer les niveaux de service entre modes
- Informer et accompagner les usagers
- Développer le management de la mobilité
- Développer les pôles écomobilité, l'information multimodale, la communication, ...

## 3 - ANNEXE

### 3.1 - Présentation et synthèse de l'enquête ménage 2018 (AURH)

#### EDGT 2018 - ESTUAIRE DE LA SEINE



#### PRINCIPAUX RÉSULTATS

Les déplacements de / dans la Communauté urbaine Le Havre Seine métropole

*La dernière enquête quantifiant et qualifiant les déplacements dans la région havraise date de 2007. Il est habituel dans les grandes agglomérations d'actualiser les résultats tous les 10 ans.*

*C'est pourquoi, la « Codah », qui souhaitait notamment mesurer les effets de la nouvelle offre de transport du tramway depuis 2012, a missionné le bureau d'études TEST pour réaliser une nouvelle enquête sur les déplacements du quotidien des habitants et pour ensuite traiter les principaux résultats.*

*De plus, les Enquêtes Déplacements, riche de nombreuses informations qualitatives recueillies au sein des ménages, sont une source de données importante permettant des réflexions dans le domaine de la sociologie des transports, des déplacements, des activités et du fonctionnement de la ville.*

#### 1 MÉTHODOLOGIE DE L'EDGT

L'enquête a été réalisée entre janvier et mai 2018 selon la méthode mixte « Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT) développée par le Cerema. Elle comporte un volet face-à-face et un volet téléphonique.

La réalisation de l'EDGT repose sur deux modes opératoires :

- Une partie du périmètre dite mixte, correspondant au territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine métropole, est enquêtée pour moitié en face-à-face et pour moitié par téléphone. Au face-à-face toutes les personnes de 5 ans et plus d'un même ménage sont interrogées le même jour tandis que par téléphone, une ou deux personnes sont tirées au sort pour répondre au sein du ménage contacté.
- Le reste du périmètre, composé des intercommunalités voisines du Havre Seine métropole, est enquêté uniquement au téléphone. Dans chaque ménage, en fonction du nombre de personnes âgées de 5 ans et plus, une ou deux personnes âgées de 5 ans et plus sont interrogées sur leurs déplacements.

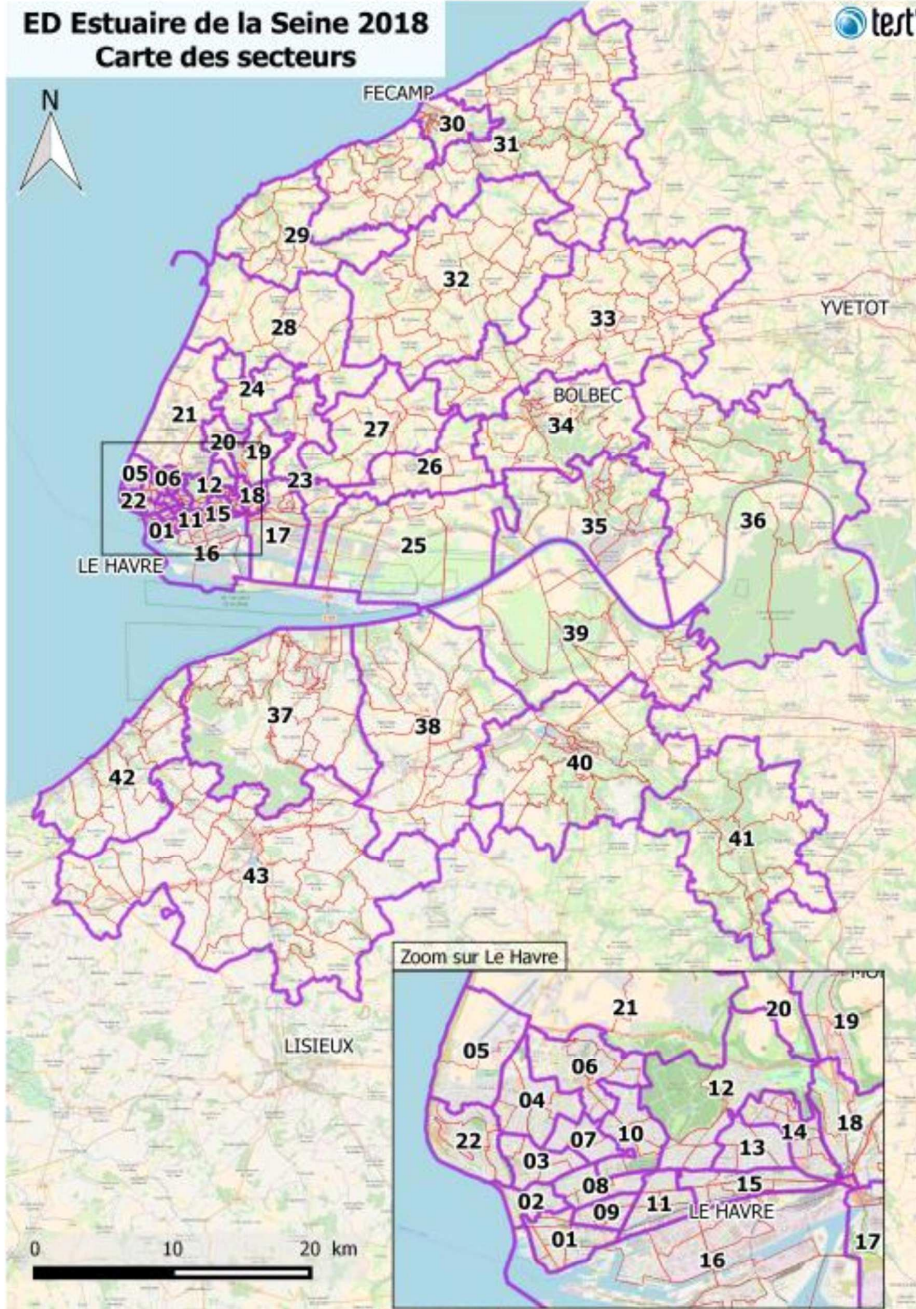
**Ainsi sur l'ensemble du territoire de l'EDGT, 5 333 ménages ont été enquêtés soit 11 531 personnes interrogées au total ; parmi eux 63 % habitaient la communauté urbaine Le Havre Seine métropole.**

Pour évaluer les flux de déplacements au plus près de la réalité, le Cerema a réalisé le redressement des données issues de l'enquête en attribuant un poids à chaque ménage et à chaque personne interrogée.

Comme mentionné précédemment, l'aire d'enquête se divise en 2 territoires. Celui du volet mixte comporte 160 communes, centrées autour de l'agglomération du Havre, et est divisé en 29 secteurs de tirage numéroté de 01 à 29. Le volet téléphonique compte 261 communes et est divisé en 14 secteurs numérotés de 30 à 43. (cf carte ci-après)



**ED Estuaire de la Seine 2018**  
**Carte des secteurs**



## 2 PRINCIPAUX RÉSULTATS

### 2.1 LES VOLUMES DE DÉPLACEMENTS

Plus de 950 000 déplacements ont lieu dans la CU Le Havre Seine Métropole un jour de semaine ouvré en moyenne.

La zone urbaine dense (secteur 1), composée de 5 communes (213 897 habitants), concentre à elle seule 80% de ces déplacements internes à la communauté urbaine.

La première couronne périurbaine (secteur 2), plus faiblement peuplée (23 059 habitants), totalise 28 880 déplacements internes ; elle génère des échanges deux fois plus nombreux avec la zone urbaine centrale (57 150 déplacements).

La couronne extérieure (secteur 3), qui s'étend jusqu'aux limites de la Communauté urbaine (34 813 habitants) enregistre environ 61 000 déplacements internes ; elle bénéficie des flux importants tournés vers la zone d'emplois de la ZIP. Les échanges entre cette couronne et la zone centrale s'élèvent à 42 600 déplacements.

La zone urbaine dense présente donc un important pouvoir d'attraction sur ses voisins avec un nombre remarquable de déplacements qui partent de la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> couronne en direction de cette zone centrale (respectivement 43% et 21%).

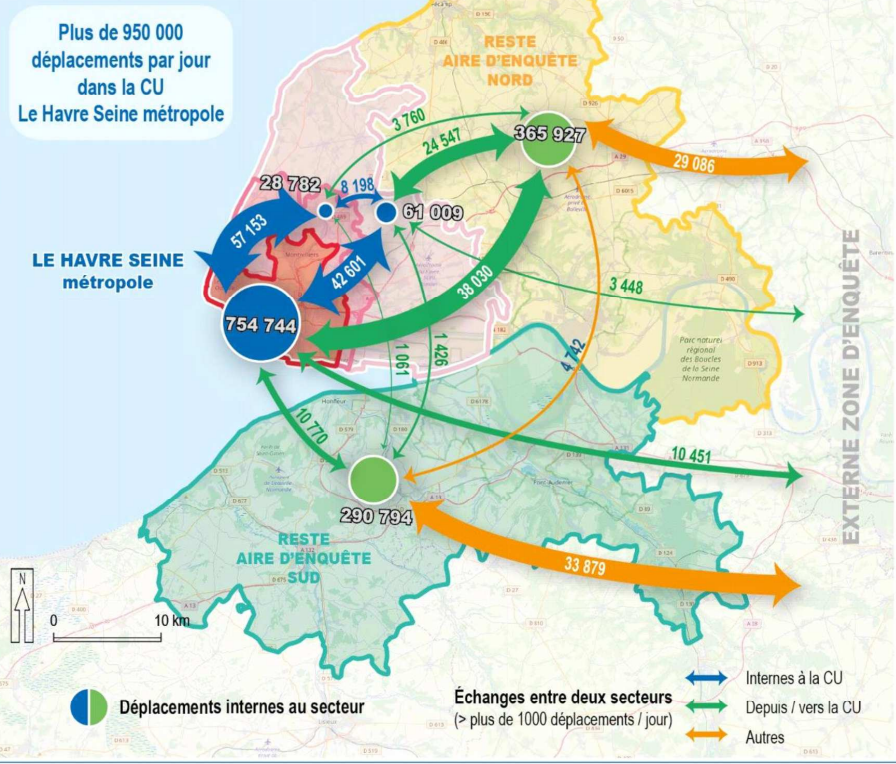
Le secteur 4, composé par les intercommunalités de Fécamp, Campagne de Caux et Caux Seine Agglo (157 680 habitants cumulés) exerce une certaine attractivité avec un volume d'échanges qui s'élève à 66 300 depuis ou à destination du territoire de la CU (secteurs 1, 2 et 3).

Avec seulement 13 000 déplacements, les relations entre la CU et le Sud de l'Estuaire (secteur 5, 104 026 habitants) sont bien moindre.

#### La population habitants les différents secteurs analysés

Secteurs	N° secteurs	Population 2016 (Insee)
Le Havre Seine métropole	1	213 897
	2	23 059
	3	34 813
CA Fécamp Caux Littoral – Campagne de Caux – Caux Seine Agglo	4	157 680
EPCI voisines de la CU du Havre en rive sud de la Seine	5	104 026

Enquête Déplacements Estuaire 2018 :  
**Les déplacements tous modes un jour de semaine**  
**entre grands secteurs enquêtés**



Le Havre Seine métropole			Autre secteur enquêté nord	Autre secteur enquêté sud
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Urbain dense	1ère couronne	2e couronne		
Le Havre , Sainte-Adresse , Montvilliers - Harfleur , Confreuille-l'Orcher	Octeville-sur-Mer , Fontaine-la-Mallet, Cauville - Manéglise, St-Martin-du-Manoir, Épouville, Gainneville, Rogerville, Mannevillette, Rolleville, ND-du-Bec, Fontenay	communes restantes de la Communauté Urbaine	CA Fécamp Caux Littoral, CC Campagne de Caux, Caux Seine Agglo	CC Coeur Côte Fleurie, CC Pays de Honfleur - Beuzeville, CC Pont- Audemer - Val de Risle, CC Blangy Pont-l'Évêque intercom. Ouest Roumois Seine

Font : IGN - Admin Express 2018      Source : EDGT 2018 - Codah      Réalisation : AURH (SCAP - 02 2019)



Nombre déplacements		Secteurs de DESTINATION						
Secteurs de ORIGINE		1	2	3	4	5	Externe	Ensemble
	1	754 744	29 192	21 118	18 825	5 751	4 233	838 095
2	27 961	28 782	4 259	2 349	612	399	64 762	
3	21 483	3938	61 009	12 440	645	1 565	102 646	
4	19 205	1411	12107	365 927	2269	14 327	429 574	
5	5 019	448	780	2 473	290 794	17 039	333 592	
Externe	6 219	563	1 883	14 759	16 840	37 496	77 760	
Ensemble	840 849	64 898	103 039	431 533	333 753	75 059	1 808 67	

Le tableau ci-dessus permet d'évaluer les différences d'intensité des flux à l'intérieur de la CU :

- les déplacements internes à chaque secteur et les échanges entre les trois secteurs de la communauté urbaines (en jaune).
- les relations avec les secteurs 4 et 5 de l'Estuaire de la Seine et au-delà (en orange).

Répartition Selon origine		Secteurs de DESTINATION						
ORIGINE		1	2	3	4	5	Externe	Ensemble
	1	90,1%	3,5%	2,5%	2,2%	0,7%	0,5%	100,0%
2	43,2%	44,4%	6,6%	3,6%	0,9%	0,6%	100,0%	
3	20,9%	3,8%	59,4%	12,1%	0,6%	1,5%	100,0%	
4	4,5%	0,3%	2,8%	85,2%	0,5%	3,3%	100,0%	
5	1,5%	0,1%	0,2%	0,7%	87,2%	5,1%	100,0%	
Externe	8,0%	0,7%	2,4%	19,0%	21,7%	48,2%	100,0%	
Ensemble	46,5%	3,6%	5,7%	23,9%	18,5%	4,1%	100,0%	

## 2.2 DURÉE ET DISTANCE DES DÉPLACEMENTS

La durée moyenne des déplacements quotidiens varie assez peu selon les lieux de résidence. Le chiffre moyen de 15 minutes par déplacement pour les habitants de la CU du Havre est très proche de celui constaté dans d'autres territoires enquêtés en France.

En moyenne, les résidents de l'ensemble de l'aire d'étude consacrent un peu moins d'une heure par jour à se déplacer. Le chiffre moyen de 56 minutes est lui aussi comparable à ceux des autres territoires français enquêtés.

A contrario, il existe des différences importantes de la distance parcourue par déplacement selon le lieu de résidence, sous-tendant les différences des modes majoritairement utilisés par chacun.

Ainsi, si en moyenne, 56% des déplacements des habitants de la CU du Havre font moins de 3 kilomètres, c'est le cas de seulement 31 à 33 % pour les habitants des anciennes EPCI de Caux Estuaire et du canton de Criquetot-l'Esneval, soit les plus faibles taux de toute l'aire d'étude. En effet, pour ces derniers, 35 % et 39 % des déplacements respectivement sont supérieurs à 10 km.

Hors ce constat, le profil des autres territoires de l'aire d'étude est assez similaire sur ce point.

## 2.3 MOBILITÉS DES HABITANTS

Le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés par les habitants de l'aire d'étude, comme par ceux du Havre Seine métropole uniquement, s'inscrit dans la tendance moyenne observée dans d'autres agglomérations françaises ; il s'établit aux deux échelles à 3,9 déplacements par jour par personne.

Au total, les habitants du Havre Seine Métropole sont à l'origine de près d'1 million de déplacements (977 885) un jour ouvré de la semaine. Parmi ces déplacements, les pratiques intermodales y sont confidentielles représentant 2% de l'ensemble soit un volume total évalué à 21 500 déplacements intermodaux. Un tiers de ces déplacements sont d'ordre scolaire et ont pour origine ou destination le lieu des études.

La combinaison entre deux transports en commun urbains (comprenant la LER) domine à 66% les déplacements intermodaux des habitants de la CU. A contrario dans le reste de l'aire d'étude, c'est l'alliance voiture / train ou car qui prime à 62 % ; cette association est de 10 % pour les habitants de la CU Le Havre Seine métropole.

Secteurs de résidence	Mobilité de la population (nbre moyen de déplacements / par jour / par personne)
1	3,9
2	4,2
3	3,7
4	3,9
5	3,8
<b>Le Havre Seine métropole</b> (secteurs 1 2 3)	<b>3,9</b>
<b>Ensemble</b>	<b>3,9</b>

## 2.4 RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE

Si l'on s'intéresse à la répartition des déplacements par mode, il existe des disparités significatives entre les différents grands secteurs composant l'aire d'étude de l'EDGT.

Ainsi, si l'on considère les déplacements réalisés par les habitants de l'ensemble de l'aire d'étude, l'utilisation de la voiture prime à hauteur de 6 déplacements réalisés sur 10.

Limités aux déplacements des habitants de la CU du Havre, la part modale de la voiture bien que restant majoritaire s'élève à 56 % (dont 42 % en tant que conducteur et 14 % en tant que passager). Cette moyenne ne rend pas compte des écarts importants entre la population du secteur urbain le plus dense qui assure 50 % des déplacements en voiture et les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronne qui utilisent la voiture beaucoup plus fréquemment, à hauteur de 79 et 77 % respectivement.

Dans l'aire d'étude, les Havrais sont les seules à faire moins de la moitié de leurs déplacements en usant de la voiture particulière (part modale de la voiture 46 %).

Dans l'ensemble de l'aire d'étude comme au niveau des grands secteurs la composant, la marche à pied (MAP) est le second mode pour se déplacer. L'intensité du recours à la marche varie également de façon importante entre les grands secteurs.

En moyenne dans l'aire d'étude, la part modale de la marche s'établit à 29% des déplacements ; elle s'élève à 32% chez les habitants de la CU du Havre – 37% pour les seuls habitants de la zone dense de la CU et 39% chez les havrais.

Dans une proportion bien moindre, les transports en commun urbains arrivent en 3<sup>e</sup> position des modes de déplacement les plus fréquents.

Pour les habitants du Havre Seine métropole, l'offre de TCU assure 8 % des déplacements et là encore il existe de fortes disparités entre les territoires. Au plus haut dans l'urbain dense, 1 déplacement sur 10 est réalisé avec un TCU en moyenne.

La catégorie « autres transports en commun » (trains, cars) prend une place plus importante dans les déplacements de la population résidant dans des secteurs sans ou avec une offre urbaine réduite de



TC. La part modale « autres TC » évaluée pour les habitants de l'ensemble de l'aire d'étude s'élève ainsi à 2% contre 0,8% pour les seuls habitants de la CU du Havre.

Les déplacements à vélo occupent une place limitée dans la mobilité des habitants dans tous les grands secteurs. Au plus haut à 1,6% des déplacements dans la zone urbaine dense de la CU ; le plus bas est de 0,8 % dans la 2<sup>e</sup> couronne.

Les déplacements en deux-roues motorisés ou avec un autre mode (taxis, camions, camionnettes, tracteurs ..) sont beaucoup moins répandus et cela à toutes les échelles considérées.

Secteurs	Nombre de déplacements							
	Voiture	Marche	Vélo	2-roues motorisés	TCU	Autres TC	Autres	Ensemble
1	387 228	282 969	12 298	4 455	76 079	3 150	3 770	<b>769 949</b>
2	70 405	12 303	774	1 328	2 755	800	923	<b>89 287</b>
3	91 555	18 566	898	1 052	1 052	4 128	1 398	<b>118 648</b>
4	302 623	127 529	4 137	2 188	10 129	19 328	5 282	<b>471 216</b>
5	251 334	87 082	4 548	1 235	1 827	10 117	3 624	<b>359 766</b>
<b>Le Havre Seine métropole (secteurs 1 2 3)</b>	<b>549 188</b>	<b>313 838</b>	<b>13 970</b>	<b>6 834</b>	<b>79 885</b>	<b>8 078</b>	<b>6 091</b>	<b>977 885</b>
<b>Ensemble</b>	<b>1 103 144</b>	<b>528 449</b>	<b>22 655</b>	<b>10 258</b>	<b>91 841</b>	<b>37 523</b>	<b>14 996</b>	<b>1 808 867</b>

Secteurs	% de déplacements							
	Voiture	Marche	Vélo	2-roues motorisés	TCU	Autres TC	Autres	
1	50,3	36,8	1,6	0,6	9,9	0,4	0,5	
2	78,9	13,8	0,9	1,5	3,1	0,9	1,0	
3	77,2	15,6	0,8	0,9	0,9	3,5	1,2	
4	64,2	27,1	0,9	0,5	2,1	4,1	1,1	
5	69,9	24,2	1,3	0,3	0,5	2,8	1,0	
<b>Le Havre Seine métropole (secteurs 1 2 3)</b>	<b>56,2</b>	<b>32,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,7</b>	<b>8,2</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	
<b>Ensemble</b>	<b>61,0</b>	<b>29,2</b>	<b>1,3</b>	<b>0,6</b>	<b>5,1</b>	<b>2,1</b>	<b>0,8</b>	

## 2.5 MODES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

C'est pour faire des achats et se restaurer que la population du Havre Seine métropole consacre le plus grand nombre de déplacements, près d'un quart de ses déplacements. Puis ce sont les déplacements contraints, démarches administratives, rendez-vous médicaux, accompagner/aller chercher quelqu'un pour exemples, qui occupent le plus de place dans la mobilité des habitants, à hauteur de 23% des déplacements d'une journée.

Les déplacements pour se rendre au travail, qui ne sont là imputables qu'aux actifs, concentrent ensuite 18% des déplacements. En parallèle les déplacements des scolaires représentent 13 % des déplacements.

En comparaison avec les autres pôles étudiés de l'aire d'étude, seule celui de la population de la Côte Fleurie se distingue véritablement. La part bien plus importante des personnes retraités parmi les

habitants réduits de fait la proportion des déplacements pour aller travailler ou étudier et renforce celles des motifs achat et loisirs.

**Répartition des déplacements des habitants de la communauté urbaine Le Havre Seine métropole selon le motif de destination en 2018**

	Travail	Etudes	Contraints (démarches, accom- pagnement)	Loisirs	Visites	Achats / Restauration	Autres
<b>Le Havre Seine métropole</b>	17.8 %	12.6 %	<b>22.7 %</b>	13.9 %	8.2 %	<b>23.7 %</b>	1.3 %
<b>Fécamp- Goderville</b>	<b>21 %</b>	11.4 %	18.9 %	14.9 %	7.5 %	<b>24.1 %</b>	2.3 %
<b>Caux Seine Agglo</b>	<b>21 %</b>	10.5 %	<b>24.4 %</b>	12.3 %	6.1 %	<b>24.2 %</b>	1.9 %
<b>Pont-Audemer</b>	<b>22.8 %</b>	11.6 %	<b>21.4 %</b>	11.4 %	5.8 %	<b>25.9 %</b>	1 %
<b>Côte Fleurie - Pont l'Évêque</b>	15.7 %	7 %	17.4 %	<b>17.5 %</b>	8.3 %	<b>32.1 %</b>	2.1 %

À l'échelle de l'ensemble de l'aire d'étude comme de celle de la seule CU Le Havre Seine métropole, la part modale de la marche est plus élevée lorsqu'il s'agit d'un déplacement pour motif d'études, d'achats ou de loisirs. À l'inverse, elle chute lorsque le motif est le travail ou un motif contraint, au profit de la voiture le plus souvent.

La part modale vélo est à son maximum dans le cas des déplacements de loisirs. Mais elle est tout de même supérieure à la moyenne quand il s'agit de réaliser une visite et d'aller au travail.

Enfin, pour ce qui est de la part modale TCU, elle culmine à 22% pour les déplacements d'études des résidents de la CU. Le travail et les visites étant les 2 autres motifs où ces modes sont les plus présents.

Résidents Aire d'étude	Part modales					
	Marche	Voiture	Vélo	TC Urbains	Autres TC	Autres
Travail	11%	78%	1,8%	4,0%	1,1%	3,8%
Études	39%	31%	0,9%	15,8%	12,1%	1,5%
Achats	35%	59%	0,6%	3,4%	0,4%	1,3%
Contraints	22%	73%	0,5%	3,2%	0,5%	0,6%
Loisirs	50%	42%	3,2%	3,4%	0,4%	1,2%
Visites	23%	69%	1,5%	4,9%	0,4%	0,8%
Autres	24%	68%	0,0%	4,6%	2,1%	1,6%
Total	29%	61%	1,3%	5,0%	2,0%	1,6%

Résidents du Havre Seine Métropole	Part modales					
	Marche	Voiture	Vélo	TC Urbains	Autres TC	Autres
Travail	13%	74%	2,0%	7,5%	0,4%	3,3%
Études	46%	26%	1,3%	21,7%	3,8%	1,1%
Achats	38%	54%	0,6%	6,0%	0,2%	1,3%
Contraints	27%	66%	0,9%	5,5%	0,1%	0,8%
Loisirs	49%	41%	3,1%	5,8%	0,1%	1,2%
Visites	23%	66%	1,8%	8,0%	0,4%	0,4%
Autres	24%	71%	0,0%	2,9%	1,0%	1,3%
Total	32%	56%	1,4%	8,2%	0,7%	1,4%

### 3 ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ENTRE 2007 ET 2018

La mesure de l'évolution de la pratique des déplacements est possible sur le territoire commun aux deux enquêtes de 2007 et 2018. Il correspond aux deux anciennes intercommunalités de la Codah et de Caux Estuaire.

#### 3.1 ÉVOLUTION DES PARTS MODALES

**On constate tout d'abord que les modes les plus utilisés, marche et voiture, sont restés stables à 33% et 55% des déplacements respectivement.**

En revanche, **la part des déplacements en TCU a augmenté de deux points en 10 ans passant de 7 % à 9 % de part modale.** Plus secondairement, l'utilisation du vélo progresse également de 1,2 à 1,5 % ;

Comme le montrent les tableaux ci-dessous qui précisent l'âge des personnes se déplaçant, on peut observer, que si la part modale du vélo a légèrement augmenté au global, elle a en réalité diminué de moitié chez les moins de 18 ans (2,2%→1,1%) au profit de la voiture et des TCU. A l'inverse, elle a beaucoup augmenté chez les 25-34 ans (0,8%→2,8%) et les 65 ans et plus (0,1%→0,8%).

La part des TCU a surtout augmenté chez les moins de 25 ans et les 35-49 ans (3,5%→5,6%).

La part de la marche a légèrement diminué chez les 50-64 ans et surtout chez les 65 ans et plus, au bénéfice de tous les autres modes principaux présentés ci-dessus.

### Parts modales par tranche d'âge 2007 et 2018

Codah + Caux Estuaire 2007	Marche	Voiture	Vélo	TC Urbains
5-17 ans	48%	32%	2,2%	13%
18-24 ans	29%	45%	1,4%	18%
25-34 ans	30%	61%	0,8%	5,5%
35-49 ans	24%	68%	1,1%	3,5%
50-64 ans	30%	63%	0,9%	3,9%
65 ans et plus	47%	48%	0,1%	3,7%
Total	34%	55%	1,2%	7%

Codah + Caux Estuaire 2018	Marche	Voiture	Vélo	TC Urbains
5-17 ans	44%	36%	1,1%	16%
18-24 ans	32%	44%	1,4%	22%
25-34 ans	32%	56%	2,8%	7,2%
35-49 ans	28%	63%	1,4%	5,6%
50-64 ans	28%	65%	1,4%	4,5%
65 ans et plus	40%	54%	0,8%	4,9%
Total	33%	55%	1,5%	9%

#### Légende

1,7%	Augmentation >10%
1,9%	Diminution >10%

## 3.2 ÉVOLUTION DES MODES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

En 10 ans, la seule évolution remarquable quant aux motifs de déplacements concerne la baisse de la part des déplacements qui ont pour origine ou destination le domicile. Ainsi en 2018, ce sont un quart des déplacements, dits secondaires, qui s'affranchissent d'un départ ou arrivée, depuis ou vers le domicile. Ce constat peut être associé à l'évolution générale des comportements de la population qui, cherche à optimiser ses déplacements afin d'effectuer plusieurs activités avant de rentrer chez elles. Pour les actifs plus particulièrement, les retours le midi au domicile pour déjeuner sont de plus en plus rares les années passant en milieu urbain.

Motifs	Donnée 2018	Donnée 2007	Évolution
Secondaire (non lié au domicile)	<b>25%</b>	21%	19%
Domicile-Travail	13%	15%	-12%
Domicile-Études	11%	12%	/
Domicile-Achats	16%	17%	/
Domicile-Accompagnement	13%	11%	17%
Domicile-Loisirs	6%	5%	18%
Domicile-Visites	6%	8%	-29%
Domicile-Promenade	5%	5%	/
Domicile-Autre	6%	6%	/

S'il on compare les modes utilisés selon le motif des déplacements entre 2007 et 2018, on s'aperçoit que les parts modales de la marche ont assez peu évolué en fonction du motif : elle est légèrement moins plébiscitée pour les déplacements d'achat (44% →39%) et de visites (33% →25%), au profit de la voiture et des TCU dans le premier cas, et uniquement du TCU pour le second (4% →8%).

Les parts modales TCU augmentent pour pratiquement tous les motifs, à l'exception de la promenade et de la catégorie « Autres ».

Motifs	Part modale MARCHÉ		Part modale VOITURE		Part modale TCU	
	2018	2007	2018	2007	2018	2007
Secondaire (non lié au domicile)	31%	31%	59%	61%	6%	5%
Domicile-Travail	11%	11%	75%	76%	9%	6%
Domicile-Études	46%	45%	25%	25%	24%	21%
Domicile-Achats	39%	44%	53%	50%	7%	5%
Domicile-Accompagnement	33%	33%	64%	64%	2%	1%
Domicile-Loisirs	26%	28%	62%	65%	8%	5%
Domicile-Visites	25%	33%	59%	60%	8%	4%
Domicile-Promenade	82%	75%	11%	14%	2%	7%
Domicile-Autre	26%	24%	56%	60%	14%	11%

### 3.3 L'ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LES QUARTIERS DU HAVRE : L'IMPACT DU TRAMWAY

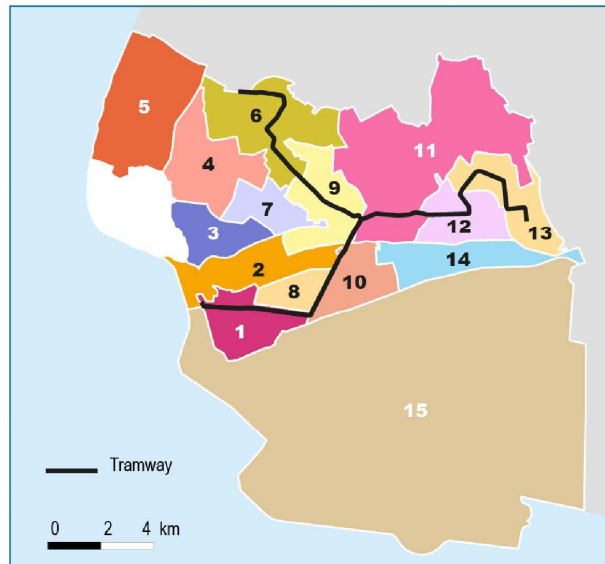
En moyenne, les Havrais utilisent les transports collectifs urbains pour réaliser plus d'1 déplacements sur 10 en 2018. La part modale TCU au Havre a progressé de deux points passant de 9 % en 2007 à 11 % en 2018.



La mise en service du tramway fin 2012 a-t-elle participé à faire évoluer le comportement des habitants en matière de déplacements et plus particulièrement de ceux qui habitent à proximité ?

Pour tenter de répondre à cette question, les résultats des enquêtes de 2007 et 2018 peuvent être comparés selon un découpage commun de la ville du Havre en 15 zones.

EMD 2007 et EDGT 2018 : Secteurs d'enquête comparables au Havre



Si l'analyse de l'évolution des parts modales dans ces 15 secteurs rend difficilement quantifiable le poids réel du tramway sur un report modal ; elle permet toutefois d'observer, ou non, une croissance de la part modale « TCU » de la population habitant à proximité du tramway notamment.

**Force est de constater que les quartiers où la part modale TCU a le plus augmenté entre 2007 et 2018, sont ceux directement traversés par le tramway :** Sacré Cœur/Tourneville (9,3%=>18,9%); Centre-ville (1,3% => 7,9 %) ; Ste-Marie/St-Léon (4,5% => 8,2 %) ; Ste-Cécile/Montgeon/Rouelles (9,8% => 13,1%) ; Aplemont (8% => 12,5%).

**Dans ces secteurs, la proportion des déplacements réalisés en voiture diminue en conséquence.** Le quartier d'Aplemont fait exception cependant. La proportion de déplacements effectués en voiture reste stable voir accuse une légère hausse (37,7 => 39,8 %). L'usage du tramway a ici réduit la pratique de la marche (35,6% => 30,5%).

Non traversé directement par le tramway mais situé à proximité, le secteur allant de la Plage aux Ormeaux, présente également une croissance importante de la part modale TCU (3% => 8,2%). La part modale de la voiture y chute. La pratique de la marche s'y développe fortement a contrario. Dans ces quartiers, le vieillissement de la population peut expliquer pour partie ce résultat conjugué à une part modale TCU en 2007 particulièrement faible.

La forte croissance de la part modale TCU des habitants de Graille/Soquence (6,3% => 11,9%) apparaît quant à elle plutôt redevable à l'amélioration de la qualité de la desserte en bus (80 % des déplacements en bus et 20 % en tramway).

Les autres secteurs traversés ou en limite du tramway qui ne présentent pas d'augmentation mais plutôt une baisse de la part modale des TCU sont de deux types :

- Soit, il s'agit de secteurs qui en 2007 présentaient déjà une part modale TCU des plus fortes, proche de 20% : Caucriauville et Mare Rouge/Mont Gaillard/Bois de Bléville. Pour ces zones on observe à l'inverse une augmentation de la part modale voiture.
- Soit, comme dans le secteur Danton/E. Renan, on constate une forte hausse de la part modale du vélo et de la marche qui permet, dans ce secteur proche de l'Université, un nombre et une proportion toujours plus faibles des déplacements réalisés en voiture.

Certaines évolutions des parts modales n'ont pas forcément d'explication autre que celle d'un changement des comportements de la population. Ce changement peut-être en rapport avec celui du profil de population entre les deux enquêtes, de son vieillissement notamment quand il s'agit du Havre.

De manière générale quand la part modale des TCU ne croît pas, elle reste stable ou diminue peu.

Des quartiers peu nombreux montrent cependant une certaine « résistance » à utiliser des modes alternatifs à la voiture : Bléville, Sanvic Haut et Quartiers sud. Ceux-ci connaissent au contraire un développement de la part modale voiture et une baisse de celle du vélo.

Codes secteurs	Quartiers de résidence au Havre	Année EMD	voiture conducteur	voiture passager	TCU	Autres TC	Vélo	2-roues < 50 cm3	2-roues > 50 cm3	Marche	Autres modes
1	Centre ville	2018	25,5%	12,1%	7,9%	0,9%	2,3%	0,5%	0,1%	50,8%	0,0%
		2007	32,6%	13,2%	1,3%	0,4%	1,1%	0,9%	0,3%	50,2%	0,1%
2	Plage – Félix Faure + Côtes ouest - Ormeaux	2018	35,6%	11,2%	8,2%	0,4%	1,6%	0,0%	0,5%	41,5%	0,9%
		2007	49,5%	9,4%	3,0%	1,0%	1,3%	0,0%	0,2%	35,7%	0,0%
3	Sanvic Bas	2018	40,0%	15,0%	6,0%	0,4%	2,5%	0,4%	0,9%	34,2%	0,7%
		2007	50,0%	12,1%	7,2%	1,0%	0,8%	1,3%	0,8%	25,1%	1,7%
4	Bléville	2018	44,1%	18,3%	8,1%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	28,8%	0,0%
		2007	38,9%	18,7%	10,5%	0,1%	6,0%	0,0%	0,3%	25,2%	0,3%
5	Dollemard	2018	44,0%	22,7%	9,1%	0,1%	0,8%	0,0%	0,0%	22,9%	0,3%
		2007	51,8%	19,1%	6,3%	0,4%	1,7%	0,0%	3,2%	17,4%	0,2%
6	Mont Gaillard - Mare Rouge - Bois de Bléville	2018	36,5%	12,1%	17,7%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	32,5%	0,8%
		2007	27,2%	11,9%	18,3%	1,7%	0,7%	0,3%	0,1%	39,1%	0,7%
7	Sanvic Haut	2018	52,4%	15,6%	7,7%	0,6%	2,0%	0,1%	0,1%	20,8%	0,5%
		2007	48,0%	20,7%	6,5%	1,1%	4,6%	0,2%	1,7%	15,5%	1,6%
8	Danton E. Renan	2018	19,5%	8,6%	6,3%	0,2%	5,7%	0,0%	1,0%	58,5%	0,2%
		2007	26,0%	8,3%	7,0%	0,5%	1,8%	0,6%	0,3%	54,6%	0,9%
9	Sacré Cœur Fort de Tourneville	2018	38,5%	17,4%	18,9%	0,3%	1,7%	0,0%	0,0%	23,2%	0,0%
		2007	44,9%	14,4%	9,3%	1,2%	0,0%	1,7%	0,0%	28,0%	0,6%
10	Ste Marie - St-Léon	2018	26,2%	10,5%	8,2%	0,2%	2,0%	0,0%	1,2%	51,7%	0,0%
	Ste Marie - St-Léon	2007	31,4%	14,3%	4,5%	0,4%	0,0%	0,6%	0,0%	48,7%	0,1%
11	Ste-Cécile - Montgeon - Rouelles	2018	44,4%	15,8%	13,1%	0,1%	1,5%	0,0%	0,2%	25,0%	0,0%
	Ste-Cécile - Montgeon - Rouelles	2007	46,6%	17,5%	9,8%	1,2%	1,3%	0,7%	1,0%	21,9%	0,0%
12	Aplemont	2018	39,8%	16,4%	12,5%	0,0%	0,7%	0,0%	0,1%	30,5%	0,0%
	Aplemont	2007	37,7%	16,1%	8,0%	0,4%	0,4%	0,2%	1,7%	35,6%	0,0%
13	Caucriauville	2018	22,9%	12,1%	16,6%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	47,3%	0,1%
	Caucriauville	2007	19,1%	9,3%	19,3%	0,1%	0,0%	0,3%	0,5%	51,5%	0,0%
14	Graville - Soquence	2018	34,8%	14,0%	11,9%	0,0%	0,7%	0,5%	2,2%	34,3%	1,8%
	Graville - Soquence	2007	43,0%	14,0%	6,3%	1,5%	0,2%	0,3%	0,5%	33,8%	0,3%
15	Quartiers sud - Neiges - Port	2018	31,8%	7,9%	13,2%	0,6%	1,4%	0,0%	0,6%	43,7%	0,7%
	Quartiers sud - Neiges - Port	2007	25,8%	13,5%	14,8%	0,9%	1,7%	0,1%	0,0%	41,0%	2,2%
LE	Ensemble déplacements	2018	206 293	79 992	68 061	2227	10 273	698	3 104	240 683	2 535
HAVRE	Parts modales	2018	33,6	13,0	11,1	0,4	1,7	0,1	0,5	39,2	0,4
	Parts modales	2007	35,9	13,4	8,9	0,8	1,3	0,5	0,5	38,3	0,5





[lehavreseinemetropole.fr](http://lehavreseinemetropole.fr)