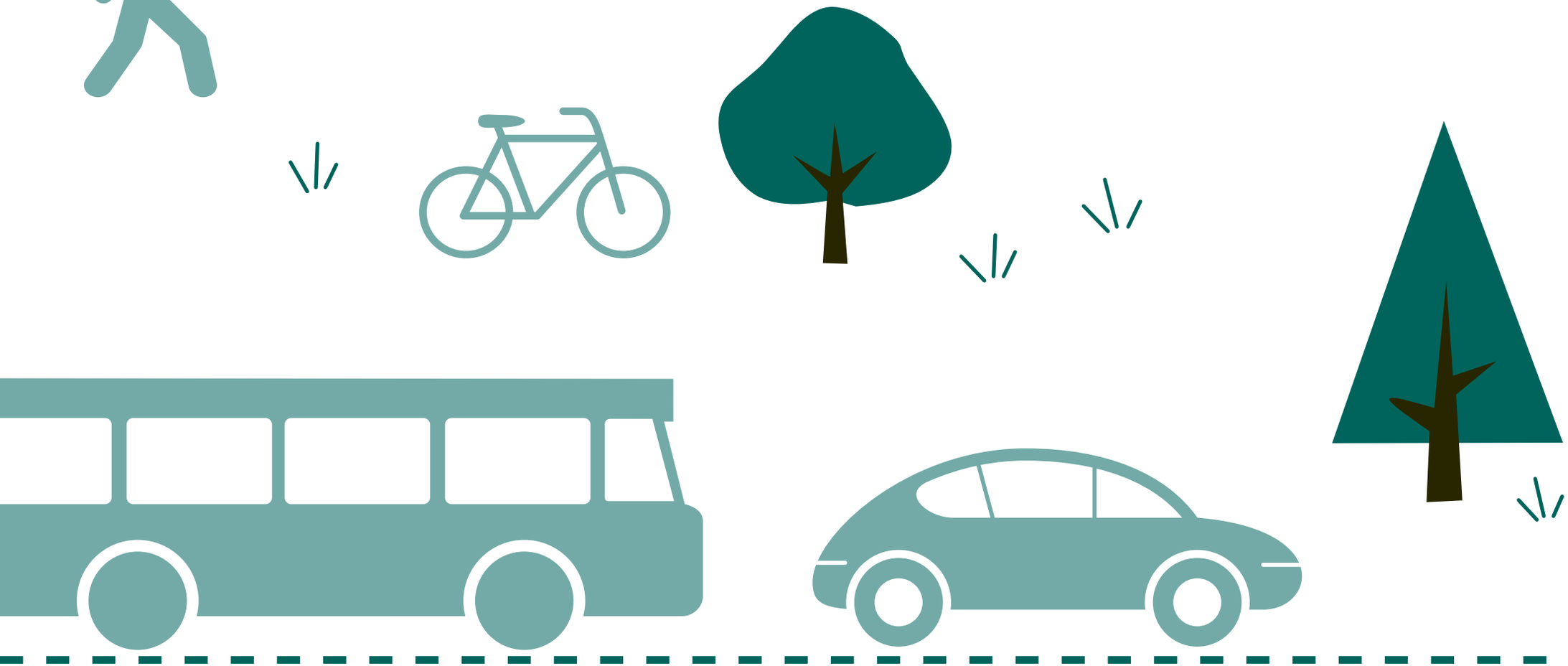
Étude mobilité(s)

Communauté de communes Roumois Seine



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

11 décembre 2021

La Communauté de Communes Roumois Seine a adhéré à l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure au 1er janvier 2021. Dans le cadre de la prise de compétence Mobilité par l'intercommunalité et du travail de définition des bassins de mobilité piloté par la Région Normandie, le territoire a sollicité l'Agence pour mener une étude sur les mobilités.

La présente étude vise à apporter un cadre de connaissance aux élus des dynamiques de mobilités qui animent le territoire. Elle devra tenir compte des défis qui doivent être relevés en matière de développement durable et de transition énergétique dans le contexte actuel de changement climatique, à l'aune de l'élaboration du PLUi.

L'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure regroupe 6 EPCI (Métropole Rouen Normandie, Agglo Seine-Eure, Communautés de Communes Caux – Austreberthe, Inter-Caux-Vexin, Lyons Andelle et Roumois Seine) formant une entité territoriale cohérente autour de la Métropole Rouen Normandie. Ces intercommunalités appartiennent à un système territorial dont les interactions transcendent les limites administratives. En effet, le Grand territoire est le lieu d'échanges, de flux (de biens et de personnes), de dépendances interterritoriales fonctionnelles, de continuités écologiques, d'écosystèmes locaux, de liens, traduisant des mécanismes relationnels imbriqués et complexes.

La Communauté de Communes Roumois Seine s'inscrit pleinement dans ce système d'interactions. Elle possède un profil de territoire périurbain particulier, du fait de sa localisation aux portes de la Métropole Rouen Normandie et des liens qu'elle entretient également avec l'ensemble des polarités situées à proximité : Pont-Audemer, Le Neubourg, Louviers, Bernay, Le Havre.

Le développement du territoire s'écrit d'abord dans son histoire rurale avec une activité agricole marquée sur les plateaux et une organisation autour de bourgs de proximité structurants à l'image de Bourg-Achard, Grand Bourghteroulde et, dans une moindre mesure, Bourneville-Sainte-Croix. Malgré une urbanisation marquée du territoire depuis les années 70 avec l'expansion du modèle pavillonnaire, le territoire s'est attaché à préserver son identité rurale et agricole en se structurant dès 1972 en syndicat mixte (SYDAR) dans l'objectif de maîtriser l'urbanisation de son territoire et de conforter les polarités existantes. Ces objectifs ont fondé le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), le Plan d'Aménagement Rural et plus récemment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Roumois.

Bien que le territoire ait veillé à limiter son urbanisation, sa localisation à l'interface de polarités d'emplois et de services, la présence de grandes infrastructures autoroutières ainsi que la disponibilité d'un foncier abordable ont été autant de facteurs d'attractivité résidentielle qui ont renforcé son profil de territoire périurbain. En effet, la C. C. Roumois Seine s'inscrit dans un système territorial où s'exerce quotidiennement des flux d'échanges depuis et vers le territoire pour différents motifs (emplois, commerces, études, services, etc.). Par exemple, sur les 17 850 actifs résidents de l'intercommunalité, 76 % travaillent à l'extérieur du territoire (dont 47 % sur la Métropole Rouen Normandie). À l'inverse, la CC Roumois Seine tend à capter des flux d'actifs en provenance des territoires limitrophes (3 280 actifs), notamment dans le secteur du commerce et des transports.

Aussi, à l'heure du «Zéro Artificialisation Nette», des mutations des modèles économiques et sociétaux, du renchérissement et de la raréfaction des énergies fossiles, du changement climatique, avec des modèles de développement existants qui ne permettent pas de faire face aux défis précités, quelle construction territoriale engager pour un aménagement de l'espace intégrant et anticipant les transitions en cours et à venir ?

> sommaire

1 La C. C. Roumois Seine : un espace périurbain dynamique et multipolarisé

1. Un territoire au profil périurbain… p. 6
2. …et polarisé par plusieurs centralités urbaines p. 8
3. Un territoire aux indicateurs socio-économiques favorables face au défi du vieillissement de sa population p. 10
4. Des ménages majoritairement multimotorisés qui traduisent une forte dépendance à la voiture p. 11

[Focus migrations résidentielles] p. 14

2 La C. C. Roumois Seine : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires en direction de la Métropole Rouen Normandie

1. Qu'est-ce que les flux pendulaires et quels intérêts à les analyser ? p. 18
2. Les flux domicile-travail ou le reflet des effets d'attractivité économique des territoires p. 19
3. Les flux domicile-études liés à la localisation et au rayonnement géographiques des établissements scolaires/universitaires des territoires p. 24

3 La C. C. Roumois Seine : la voiture est largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges et internes mais la marche est majoritaire pour les courtes distances

1. Que recouvrent les pratiques de mobilité et quels intérêts à les caractériser ? p. 28
2. Les déplacements d'échanges avec la C. C. Roumois Seine rythmés par une très forte utilisation de la voiture p. 28
3. La marche plébiscitée pour les courtes distances dans le cadre des déplacements internes à la C. C. Roumois Seine p. 36

Synthèse des résultats et conclusion p. 40

Glossaire p. 42

1 / La CC Roumois Seine : un espace périurbain dynamique et multipolarisé /

La C. C. Roumois Seine, créée au 1er janvier 2017, est composée de 40 communes issues de la fusion de quatre anciennes communautés de communes[1]. Son périmètre actuel s'approche de celui de la région naturelle et historique du Roumois qui se distingue par son vaste plateau[2] dominant les vallées de la Seine (partie nord et est) et de la Risle (partie ouest). Si dans sa partie nord le paysage est majoritairement composé d'espaces naturels et agricoles (forêt de Brotonne, boucles de la Seine, Marais Vernier, etc.), sa partie sud est quant à elle plus urbanisée avec des tissus résidentiels tantôt continus (notamment le long d'axes routiers structurants desservant le pôle urbain d'Elbeuf) et tantôt discontinus (mitage résidentiel en périphérie des bourgs). D'ailleurs, la densité de population à l'échelle du territoire intercommunal est légèrement supérieure à la moyenne départementale (119 hab/km^2 contre 99,6 hab/km^2)[3]. Malgré sa forme très étirée (40 kilomètres de longueur), sa superficie est l'une des plus faibles du département de l'Eure parmi les intercommunalités (339 km^2).

Les enjeux de durabilités environnementales (traduites notamment dans les documents d'urbanisme comme le SCoT[4] ou P.L.U.) se confrontent aux réalités des flux de mobilités qui façonnent de manière directe ou indirecte les paysages du territoire. Dès lors, quelles sont les dynamiques démographique, résidentielle et socio-économique qui structurent le système territorial de la C. C. Roumois Seine et comment doivent-elles être prises en compte au sein de la gestion des flux de mobilités dans un contexte de transition énergétique ?

Un territoire au profil périurbain…

Peuplé de 40 500 habitants en 2017, la C. C. Roumois Seine est un territoire qui présente un profil périurbain caractérisé par un développement résidentiel continu opéré depuis les années 1970, à travers la construction de maisons individuelles (en continuité ou en discontinuité du tissu bâti plus ancien). Ce phénomène de périurbanisation, qui s'est diffusé à l'ensemble des agglomérations françaises, s'explique par plusieurs facteurs socio-économiques comme la quête d'un foncier moins cher et abordable pour des classes sociales modestes[5] (renvoyant au modèle d'Alonso et sa théorie de la baisse de la rente foncière du centre vers la périphérie[6]), des politiques publiques favorables à l'accession à la propriété[7], la « sacralisation » de la maison individuelle avec jardin[8] (prisée des familles avec enfants) ou encore la volonté de fuir les nuisances urbaines (bruit, pollution, etc.) couplées parfois à un « désir de campagne[9] ». La réalisation d'axes routiers structurants desservant les pôles urbains, notamment les voies rapides et les autoroutes avec portions gratuites, a contribué au développement périurbain des espaces ruraux rapidement accessibles en voiture[10].

Le territoire de la C. C. Roumois Seine est marqué par une croissance démographique soutenue depuis les années 1970 avec un quasi-doublement de sa population et une progression de 13 % entre 2007 et 2017 (soit un gain d'environ 4 500 habitants). Plusieurs communes comme Bourg-Achard, Saint-Pierre-des-Fleurs ou encore Saint-Aubin-de-Quillebeuf enregistrent des croissances démographiques supérieures à 20 % sur cette période. L'arrivée de ces nouveaux habitants s'est traduite notamment par une artificialisation de 473 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers durant la période 2009-2019[11] même si, depuis 2014, un fléchissement de la consommation foncière annuelle[12] est observé. D'ailleurs, entre 2000 et 2020, le nombre de maisons sur le territoire intercommunal a progressé de 37,2 %[13] (avec un total de 94 % de maisons contre 6 % d'appartements en 2020) avec un taux de vacance des logements de seulement 5,5 % en 2017[14] (taux inférieur à la moyenne départementale qui est d'environ 8 %).

Afin de maitriser son urbanisation croissante par l'afflux de ces nouveaux habitants, le syndicat d'aménagement du Roumois œuvrait déjà en 1972 pour l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) et d'un Plan d'Aménagement Rural (PAR) dans un objectif de planification territoriale, mais également de préservation d'une identité rurale et

1 Communauté de communes d'Amfreville-la-Campagne, communauté de communes du canton de Bourgtheroulde-Infreville, communauté de communes de Quillebeuf-sur-Seine et communauté de communes du Roumois Nord. Au 1er janvier 2019, quatorze communes quittent la C. C. Roumois Seine.
2 Entrecoupé de petites vallées.
3 Source : INSEE, RP 2017, exploitations principales.

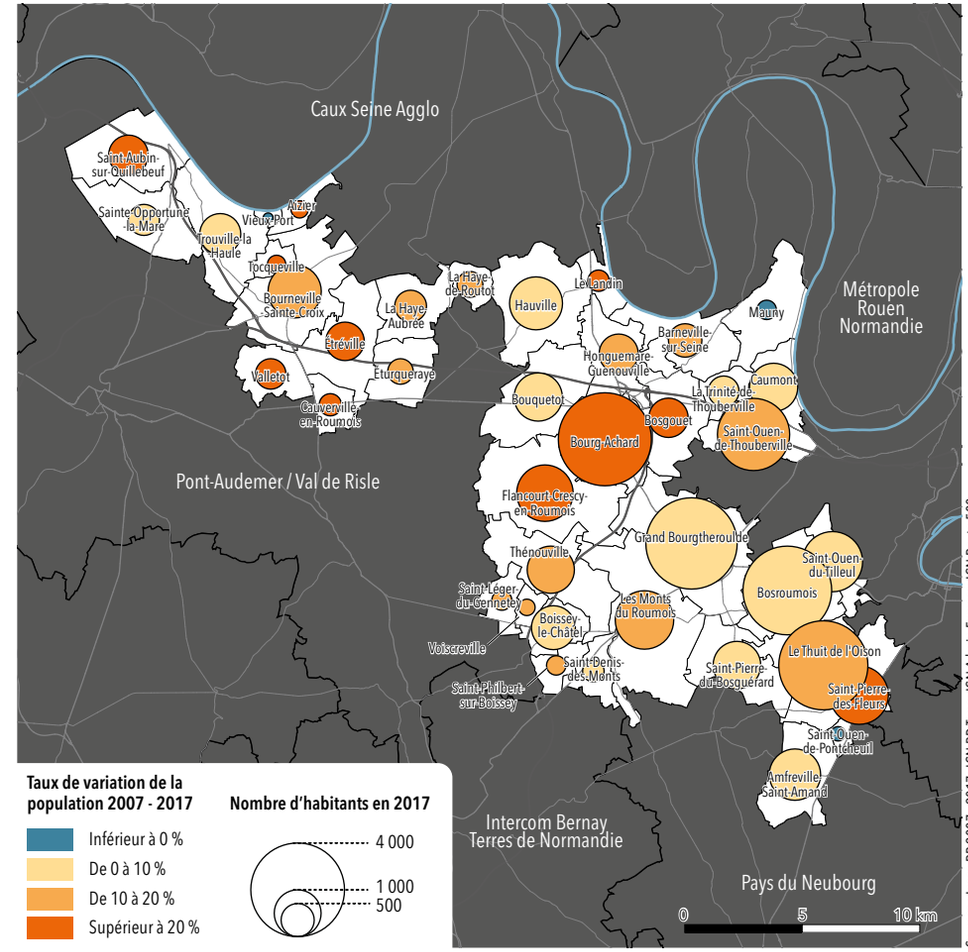
4 Schéma de Cohérence Territoriale
5 Source : E. Charmes (2007). « Le malthusianisme foncier », Études foncières, n° 125, pp.12-16.
6 Source : W. Alonso (1964). Location and land use : toward a general theory of land rent, Harvard University Press.
7 Par exemple durant l'année 2004, le Prêt à Taux Zéro a été massivement utilisé par des ménages populaires afin d'acquérir une maison individuelle en milieu périurbain (source : Conseil général des Ponts et Chaussées).
8 Source : M.-C. Jaillet (2003). « La maison individuelle : de la distinction à la banalisation » in La ville étalée en perspectives, Champ Social Éditions.
9 Source : D. Pinson et D. Thomann (2002). La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse, Villes et Entreprises, L'Harmattan.
10 Source : S. Bonnin-Oliveira (2012). Intégration des espaces périurbains à la planification métropolitaine et recompositions territoriales : l'exemple toulousain, Thèse de Géographie soutenue à l'Université Toulouse Le Mirail.

11 Source : Portail national de l'artificialisation.
12 Source : Bilan du SCoT du Pays du Roumois.
13 Source : Fichiers Fonciers.
14 Source : INSEE, RP 2017, exploitations principales.

agricole[15]. Pour cela, plusieurs orientations d'aménagement sur les polarités déjà existantes y avaient été définies à partir de projections démographiques à l'horizon 1985 et 2000. Le SCoT du Pays du Roumois, approuvé en 2014 et modifié en 2020, a d'ailleurs confirmé ces enjeux de structuration de l'armature territoriale rurbaine à travers notamment le renforcement de trois «pôles structurants» limitrophes de la Métropole Rouen Normandie (portes d'entrée majeures du territoire) constitués des communes de Bourg-Achard, du Grand-Bourgtheroulde et du Thuit-de-l'Oison. Elles concentrent en 2016 23 % de la population totale du SCoT du Pays du Roumois (couvrant un périmètre plus large que la C. C. Roumois Seine) et ont accueilli 38 % des nouveaux habitants du territoire sur la période 2011-2016[16]. Si la majorité des nouvelles constructions restent des maisons, ces trois communes regroupent 78 % des appartements réalisés sur le territoire entre 2007 et 2017 (très majoritairement dans les communes de Bourg-Achard et du Grand-Bourgtheroulde où les appartements représentent respectivement 23 % et 17 % de leur parc résidentiel), confirmant la tendance vers une densification de certains tissus résidentiels. Si aucune commune du territoire ne dépasse les 5 000 habitants à l'échelle de la C. C. Roumois Seine, ces pôles périurbains constituent des centralités territoriales de par la présence d'équipements et des services de gammes intermédiaires ainsi que des lieux d'emplois (environ 9 000 emplois sont présents sur la totalité du territoire en 2017 soit une hausse de 9 % depuis 2007[17]). Le cas de la commune de Bourg-Achard est d'ailleurs singulier au sein du territoire (avec celle du Vieux-Port) puisqu'il y a plus d'emplois (1 819) que d'actifs occupés (1 602) et génère donc de nombreux flux domicile-travail (74 % de ces actifs ne vivent pas au sein de la commune[18]). Par ailleurs, 16 communes au nord du territoire sont intégrées au sein du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande qui vient entre autres les accompagner dans l'application de la réglementation ERC «Éviter, Réduire, Compenser» (qui a comme objectif de concilier la protection de l'environnement et les enjeux économiques territoriaux) ou encore en termes de stratégie foncière (collaboration avec la SAFER autour du droit de préemption pour motif environnemental)[19]. De ce fait, même si ces objectifs environnementaux édictés dans la Charte du Parc n'ont pas tous été atteints à mi-parcours, cette partie du territoire intercommunal a su préserver son caractère rural et protéger son patrimoine bâti (par exemple les chaumières).

15 Source : Syndicat d'Aménagement du Roumois (1975). Le Roumois, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Plan d'Aménagement Rural, S.A. du Roumois.
16 Source : Bilan du SCoT du Pays du Roumois.
17 Source : INSEE, RP 2007 et 2017, exploitations principales.
18 Source : INSEE, RP 2017, exploitations principales. ; Flores, 2018.
19 Source : Charte 2013-2028 du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande.

Évolution démographique des communes de la C.C. Roumois Seine



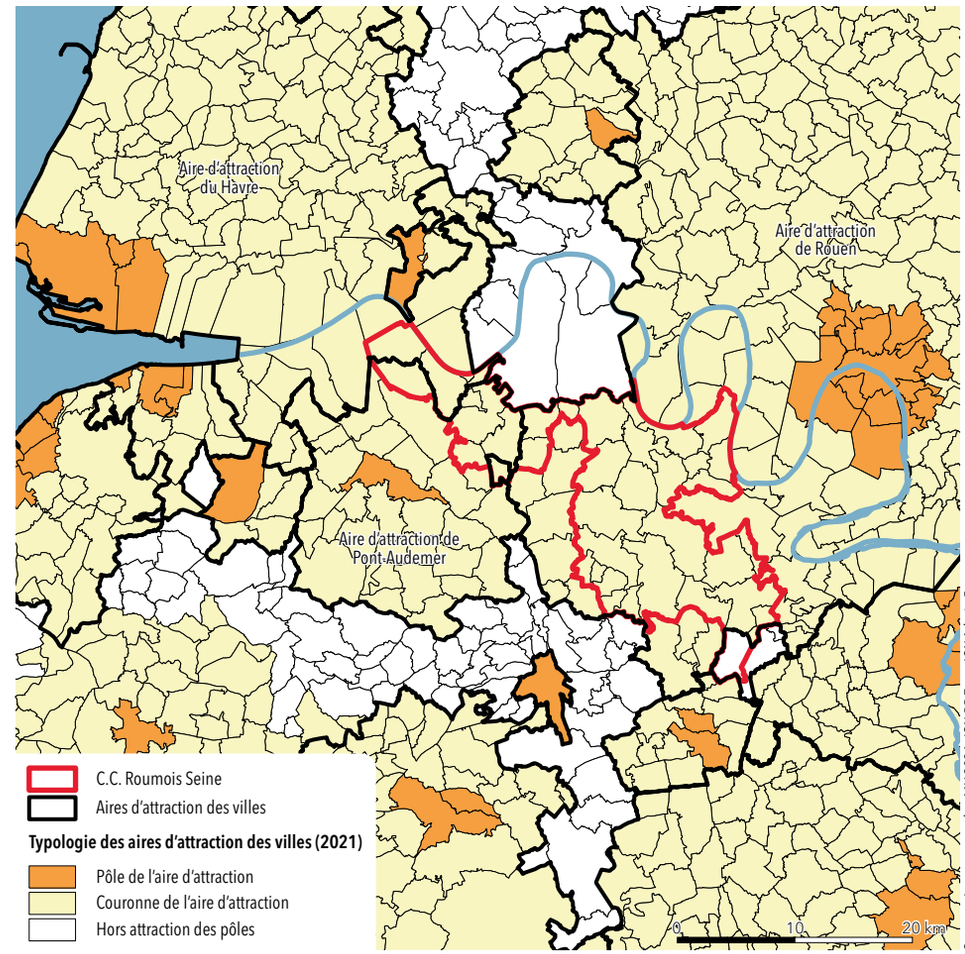
… et polarisé par plusieurs centralités urbaines

Située à l'interface de plusieurs pôles urbains, la C. C. Roumois Seine est un territoire multipolarisé :

– d'abord, par l'emploi. En effet, de nombreux actifs du Roumois Seine travaillent à l'extérieur de leur territoire et effectuent des déplacements pendulaires. D'ailleurs, l'indice de concentration de l'emploi de la C. C. Roumois Seine est seulement de 0,4 (nombre d'emplois sur le territoire/nombre d'actifs occupés résidents sur le territoire), démontrant la fonction résidentielle du territoire[20]. Le zonage des aires d'attraction des villes[21] de 2020, qui se base sur l'intensité des déplacements domicile-travail (méthodologie destinée à remplacer celle des aires urbaines dans une démarche d'harmonisation à l'échelle européenne), montre que le pôle urbain de Rouen exerce une attractivité économique sur une large partie de l'est de la C. C. Roumois Seine (30 communes). Concernant les communes de l'ouest du territoire, elles sont polarisées par les aires d'attractions de Pont-Audemer (5 communes) et du Havre (4 communes). Seule la commune d'Amfreville-Saint-Amand est située en dehors des aires d'attraction des villes. En se référant aux bassins d'emploi[22], il est constaté que le territoire intercommunal est fragmenté en deux avec une polarisation économique exercée par la zone d'emploi de Rouen à l'est (25 communes) et la zone d'emploi d'Honfleur/Pont-Audemer à l'ouest (15 communes).

– ensuite, par les équipements et services de gamme supérieure qui sont absents du territoire (lycée/université, cinéma, musée, etc.), même si une gare ferroviaire y est présente (gare de Bourgtheroulde/Thuit-Hébert). De ce fait, les déplacements pour accéder à ce type d'équipements et services dépassent souvent les 10 kilomètres (Rouen, Elbeuf, Pont-Audemer pour les principales polarités). Néanmoins, le zonage des bassins de vie[23] indique une polarisation locale exercée par la commune de Bourg-Achard (et dans une moindre mesure celle du Grand Bourgtheroulde) sur la partie nord-est du territoire de la C. C. Roumois Seine (15 communes) qui concentre des équipements et services de gamme intermédiaire (collège, supermarché, hôpital, gendarmerie, etc.). C'est d'ailleurs le bassin de vie le plus étendu puisque les autres bassins des pôles urbains environnants (Rouen, Pont-Audemer, Brionne et le Neubourg) couvrent

Aires d'attraction exercée sur le territoire de la C.C. Roumois Seine



20 Source : AURBSE (2021). Repères 2020 Roumois Seine.

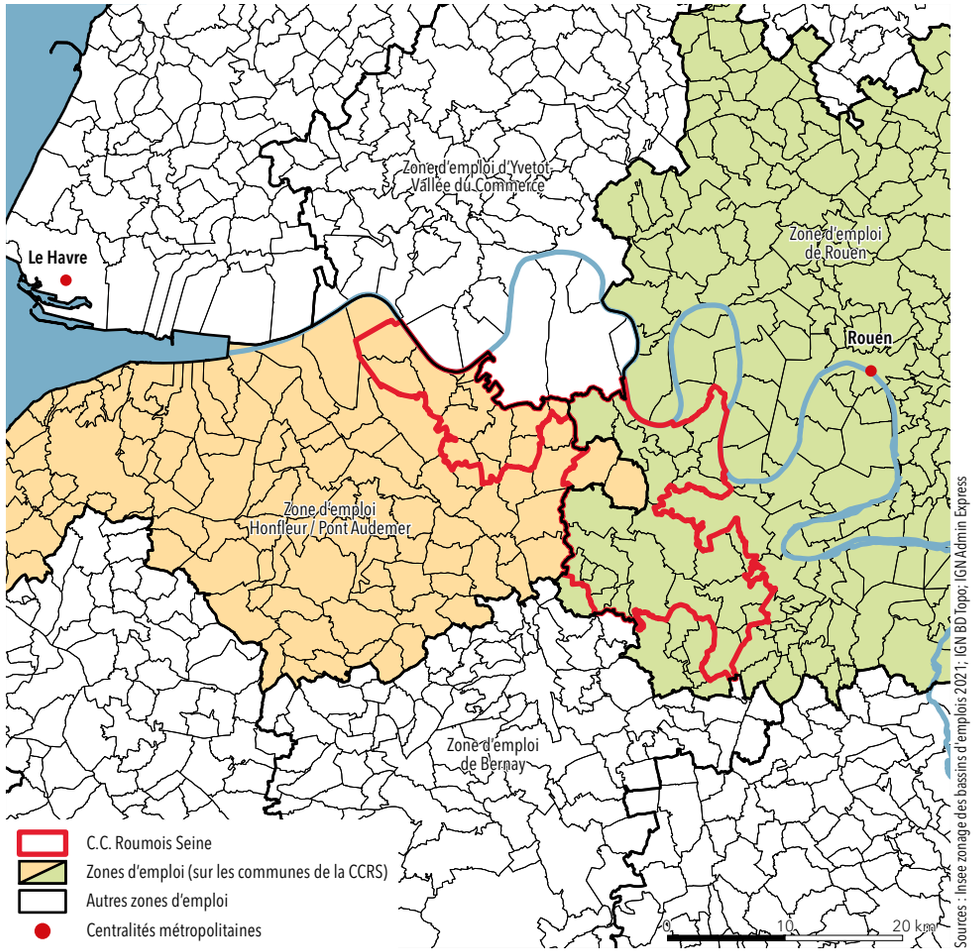
21 « L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par les intensités des déplacements domicile-travail » (source : INSEE).

22 « Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts » (source : INSEE).

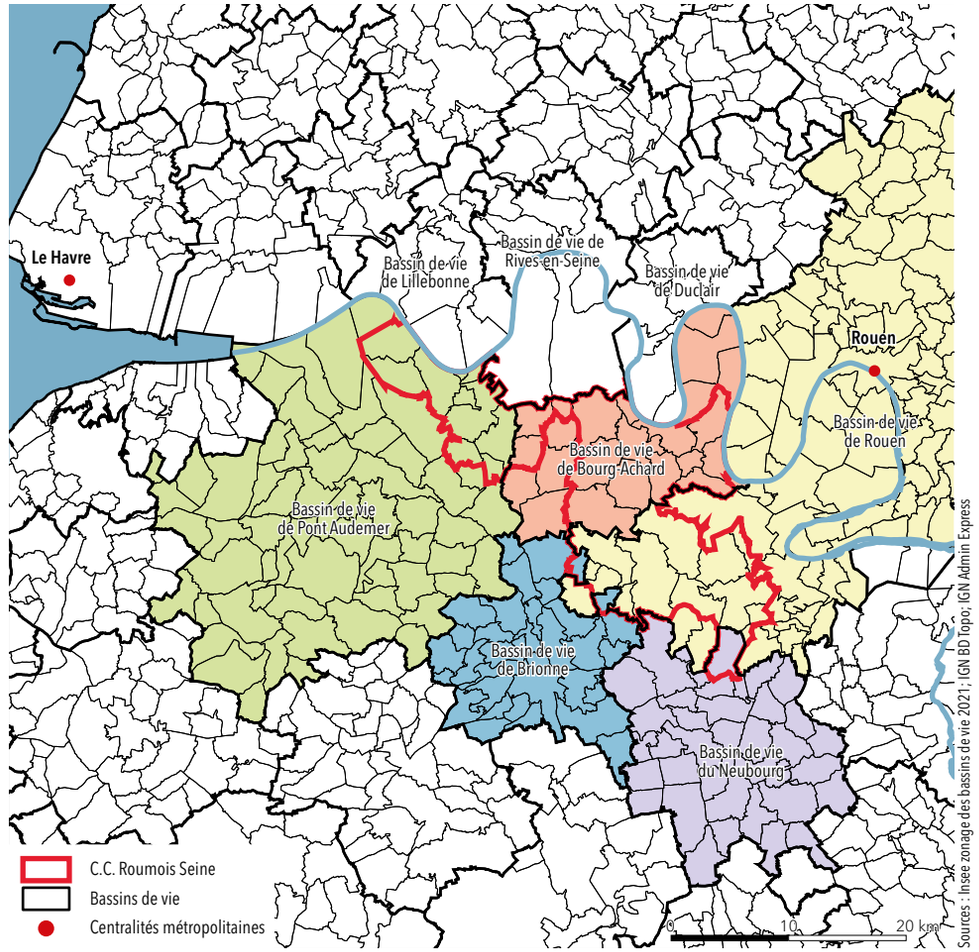
23 Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants » (source : INSEE).

moins de communes du territoire. Des équipements et services de proximité sont présents dans près de dix communes du territoire, notamment au sein des pôles relais identifiés dans le SCoT (Bourneville-Sainte-Croix, Saint-Ouen-du-Tilleul, Saint-Ouen-de-Thouberville, etc.).

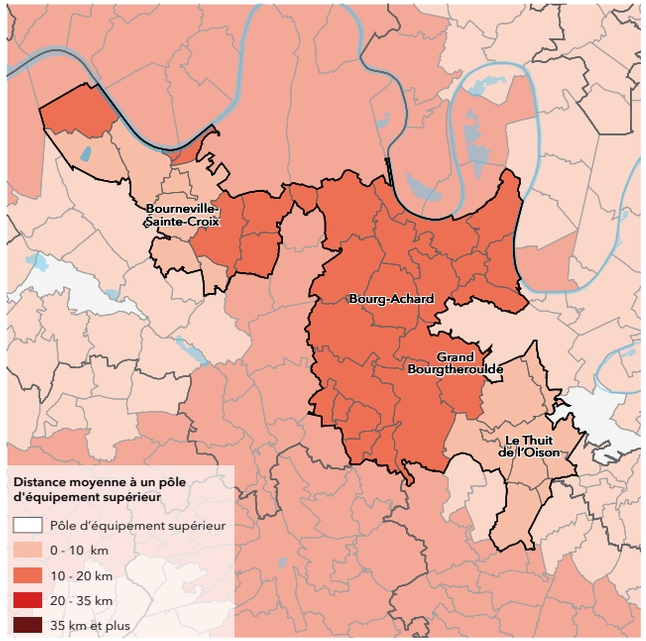
Bassins d'emploi recouvrant le territoire de la C.C. Roumois Seine



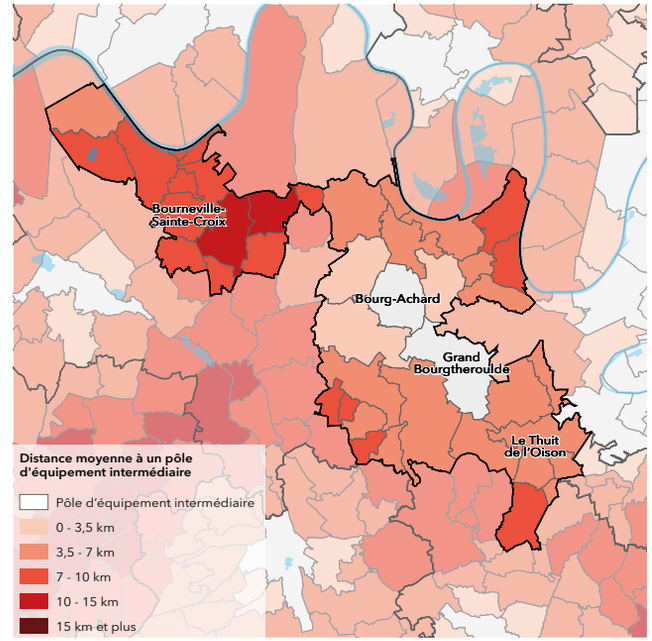
Bassins de vie recouvrant le territoire de la C.C. Roumois Seine



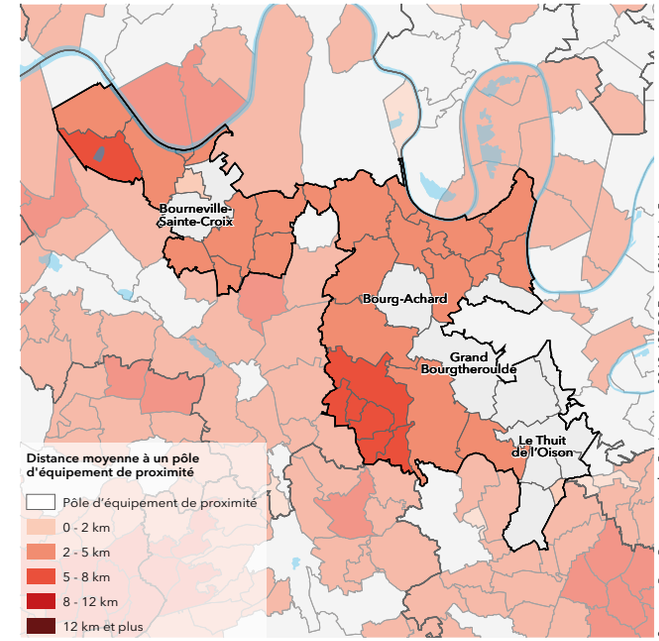
Distance moyenne des communes de la C.C. Roumois Seine à un pôle d'équipement supérieur



Distance moyenne des communes de la C.C. Roumois Seine à un pôle d'équipement intermédiaire



Distance moyenne des communes de la C.C. Roumois Seine à un pôle d'équipement de proximité



Sources : Base Permanente des Equipements 2019; IGB BD Topo; IGN Admin Express

Un territoire aux indicateurs socio-économiques favorables face au défi du vieillissement de sa population

Outre l'apport de nouveaux habitants (solde migratoire) dans sa croissance démographique, le territoire de la C. C. Roumois Seine bénéficie également d'un solde naturel positif. Avec une variation annuelle de population de +1,4 % entre 2012 et 2017, le solde naturel représente environ le tiers de cette croissance (+0,5 %)[24]. Si le territoire comptabilise environ plus de 1 000 enfants de 0-14 ans entre 2007 et 2017 (soldes migratoire et naturel confondus), sa population connait également un vieillissement marqué puisque la part des 60 ans et plus est passée de 19,7 % en 2007 à 24,5 % en 2017[25]. Le territoire présente des indicateurs socio-économiques assez favorables au regard de la moyenne départementale. En effet, le taux de chômage est seulement de 8,5 % contre 13,4 % pour l'ensemble du département de l'Eure[26]. Idem pour les revenus disponibles qui sont de 23 720 euros en 2017 contre 21 700 euros et où le taux de pauvreté est respectivement de 6,6 % contre 12,5 % à l'échelle départementale[27]. D'ailleurs, son indice de

24 Source : INSEE, RP 2012 et 2017, exploitations principales.

25 Source : INSEE, RP 2007 et 2017, exploitations principales.

26 Source : INSEE, RP 2017, exploitations principales.

27 Source : INSEE, RP 2017, exploitations principales.

fragilité[28] est le plus bas parmi l'ensemble des EPCI du département de l'Eure et témoigne donc d'une vitalité territoriale. Néanmoins, il est observé des différences entre l'ouest et l'est de l'intercommunalité où les communes les plus aisées se situent à proximité de la Métropole Rouen Normandie[29] (principal pôle d'emploi des actifs de la C. C. Roumois Seine).

Des ménages majoritairement multimotorisés qui traduisent une forte dépendance à la voiture

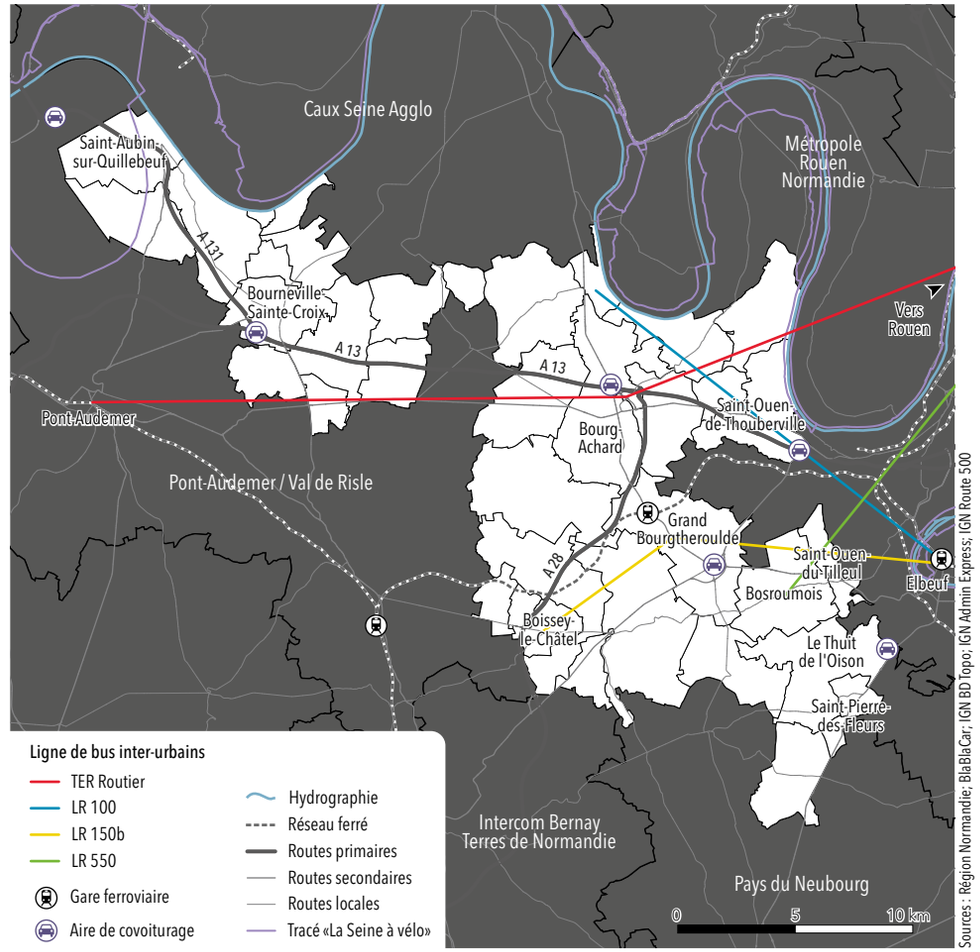
Le territoire de la C. C. Roumois Seine est situé au cœur d'un nœud autoroutier majeur, à savoir l'A13 (axe Caen-Rouen-Paris), l'A28 (axe Abbeville-Rouen–Le Mans-Tours) et l'A131 (liaison avec la métropole havraise). Les différents moyens de franchissement de la Seine (ponts et bacs) présents au sein de son territoire ou à proximité lui permettent d'être directement relié avec le sud de la Seine-Maritime. Traversé également par plusieurs axes routiers interurbains (desservant les pôles d'Elbeuf, Le Neubourg, Bernay ou encore Pont-Audemer), le territoire bénéficie d'une connectivité routière qui contribue à sa croissance périurbaine et permet l'alimentation de son système territorial (accessibilité routière, proximité géographique avec plusieurs pôles urbains, etc.). C'est le cas par exemple à travers l'implantation d'entreprises au sein du Parc d'Activités du Roumois Seine (environ 1 200 emplois) qui est localisé au cœur du nœud autoroutier de l'A13/A28 (plateformes et entrepôts logistiques comme Lidl et Deroche). Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages est passé de 93,2 % à 95 % entre 2007 et 2017 avec notamment une hausse de la possession d'au moins deux voitures par foyer[30] (de 53 % à 57 % de multimotorisés durant cette même période). Il s'agit des plus forts taux de motorisation observés au sein des intercommunalités limitrophes de la Métropole Rouen Normandie[31] et sont largement supérieurs aux moyennes départementales qui sont de 88,5 % pour les motorisés et de 43,8 % pour les multimotorisés[32]. Ces taux de motorisation particulièrement élevés traduisent une forte dépendance à la voiture des habitants et exposent des fragilités socio-économiques (les français dépensent en moyenne 6 000 euros

28 Indice calculé sur la base de plusieurs indicateurs socio-économiques, à savoir le niveau de revenu, la part des familles monoparentales, le niveau de qualification, le niveau d'insertion dans l'emploi et le temps d'accès aux commerces de proximité. Cet indice a été calculé sur l'ancien périmètre de l'E.P.C.I. qui comprenait 62 communes (source : Bilan du SCoT du Pays du Roumois).
29 Source : Bilan du SCoT du Pays du Roumois.

30 Source : INSEE, RP 2007 et 2017, exploitations principales.
31 À savoir, l'Agglo Seine-Eure, Caux Seine Agglo, la C. C. Caux-Austreberthe, la C. C. Inter-Caux Vexin, la C. C. Lyons-Andelle et la C. C. Roumois Seine.

32 Source : INSEE, RP 2007 et 2017, exploitations principales.

Réseaux et offres de transports sur le territoire de la C.C. Roumois Seine



par an dans leur voiture en tenant compte du budget carburant, assurance, entretien, etc.)[33] alors que les voitures restent immobiles 95 % du temps[34]. Outre le réseau routier, le territoire est également desservi par le train via la gare TER de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert sur la ligne Rouen/Caen. Malgré son impact très limité sur les flux de déplacements d'échanges avec les autres territoires, le potentiel ferroviaire est loin d'être négligeable puisque les gares d'Elbeuf-Saint-Aubin et de Rouen-Rive-Droite sont respectivement à 10 et 25 minutes de trajet, soit des temps de parcours inférieurs à la voiture lors des heures de pointe. Une ligne de bus TER et plusieurs lignes de bus interurbains permettent également au territoire d'être relié avec les pôles urbains limitrophes (Rouen, Pont-Audemer, Elbeuf), mais leurs impacts sur les flux de déplacements sont aussi limités, hormis les lignes desservant les établissements scolaires (lycées d'Elbeuf et de Pont-Audemer). Par conséquent, le développement des transports collectifs permettrait de réduire cette dépendance à la voiture. Par ailleurs, pour répondre à la problématique de l'autosolisme dans le cadre des déplacements domicile-travail, la Région Normandie a lancé une plateforme de covoiturage (Karos) où la C. C. Roumois Seine a été son premier territoire d'expérimentation (4 aires de covoiturage sont présentes sur le territoire).

À la lumière des dynamiques socio-économiques et démographiques qui animent le territoire de la C. C. Roumois Seine, cette présente étude s'attache à caractériser les déplacements rythmant les mobilités du territoire. L'accent est mis sur les flux interterritoriaux, notamment dans le cadre de déplacements pendulaires (travail et études), ainsi que les pratiques de mobilités des habitants (déplacements internes et d'échanges). Une distinction spécifique est effectuée entre les résidents de la C. C. Roumois Seine et les résidents extérieurs au territoire afin d'appréhender leurs pratiques de mobilités qui répondent à des logiques différentes comme les déplacements secondaires (non liés au domicile). Les enjeux de mobilités soulevés en conclusion au regard des différentes analyses effectuées serviront à éclairer notamment les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités par les intercommunalités, instaurées par la loi d'orientation des mobilités de 2020 (LOM).

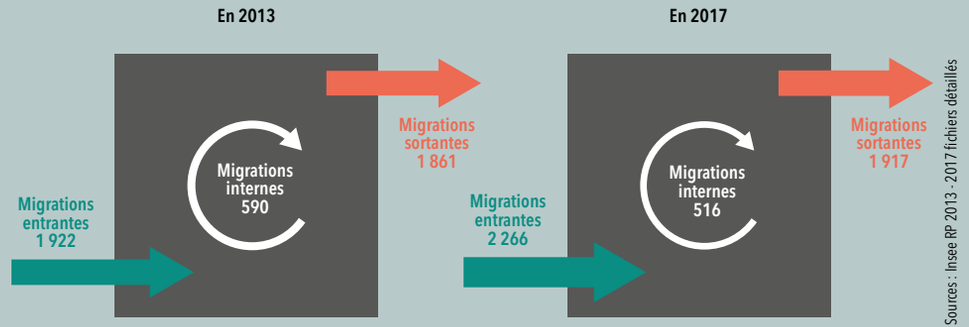
33 D'après une étude de l'Automobile Club Association en 2017.
34 Source : CERTU.

La C. C. Roumois Seine a donc connu une croissance démographique marquée entre 2007 et 2017 (+13 %), soit environ 4 500 habitants supplémentaires. Cependant, quel est le poids des migrations résidentielles dans ce solde positif de population ? D'où proviennent ces nouveaux habitants et dans quel profil de communes s'installent-ils ? Quelles sont leurs caractéristiques socio-professionnelles ? Ces éléments ont comme objectif d'alimenter les réflexions autour des besoins de mobilités des habitants au regard de leurs profils et de leurs pratiques/expériences de déplacements.

Les données du fichier détail INSEE « Migrations résidentielles » permettent de reconstituer les migrations entre le lieu de résidence actuel et le lieu de résidence antérieure à travers un ensemble d'indicateurs. Si les données sont millésimées (basées sur le lieu de résidence un an auparavant), la comparaison diachronique n'est possible qu'à partir de l'année 2013, étant donné que les années précédentes ont été basées sur le lieu de résidence cinq ans auparavant. Ces données, issues de l'exploitation complémentaire, renseignent sur les migrations résidentielles des individus de plus 5 ans (rattachés au ménage).

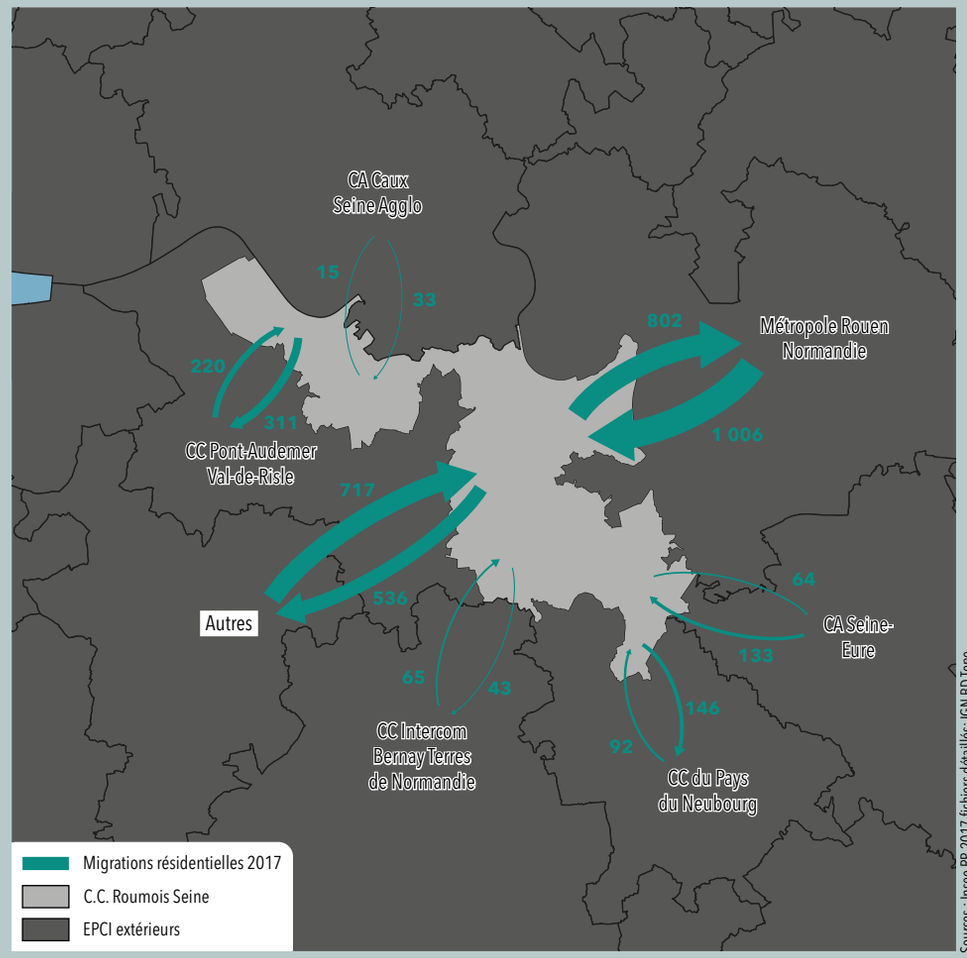
L'analyse de la balance migratoire témoigne de la capacité d'attractivité résidentielle du territoire de la C. C. Roumois Seine. En effet, les migrations résidentielles entrantes (à destination du territoire) ont connu une croissance six fois plus importante que les migrations résidentielles sortantes (en moyenne 4,2 % par an contre 0,7 % par an). Ainsi en 2017, si 1 917 résidents de la CCRS quittent le territoire, 2 266 personnes viennent s'y installer, soit un excédent de 349 personnes. Par ailleurs, 516 autres personnes déménagent d'une commune à une autre au sein du territoire intercommunal.

Évolution des migrations résidentielles de la C.C. Roumois Seine entre 2013 et 2017 (par nombre de personnes)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Migrations résidentielles d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et les territoires limitrophes durant l'année 2017 (par nombre de personnes)



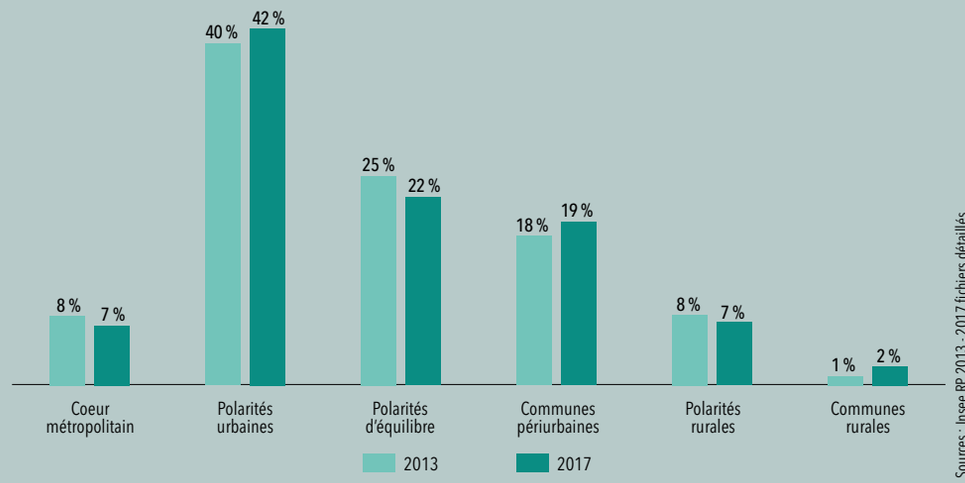
Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés; IGN BD Topo

En distinguant l'origine résidentielle des nouveaux résidents de la CCRS, la majorité d'entre eux provient d'un territoire limitrophe (68 % des nouveaux résidents en 2017) et est pour la plupart originaire d'une commune de Seine-Maritime (3 nouveaux arrivants sur 5 en moyenne). Le premier territoire d'origine des nouveaux arrivants est la Métropole Rouen Normandie avec environ un millier de personnes en 2017 (contre environ 800 personnes de la C. C. Roumois Seine qui quittent leur territoire pour la Métropole Rouen Normandie). La Métropole représente les 2/3 des nouveaux habitants de la C. C. Roumois Seine en provenance d'un territoire limitrophe et la tendance est à la hausse depuis 2013 (environ 50 personnes supplémentaires). Les autres principaux territoires d'origine résidentielle des nouveaux habitants sont la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle (220) et l'Agglo Seine-Eure (133), mais avec des dynamiques différentes depuis 2013 (en hausse pour ceux en provenance de la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle et en baisse pour ceux de l'Agglo Seine-Eure).

La typologie des communes d'origine résidentielle[1] (en provenance uniquement des intercommunalités limitrophes) montre que ces nouveaux arrivants proviennent en grande majorité de territoires au profil urbain[2] (71 % en 2017 contre 73 % en 2013). Les aspirations qui participent à ce nouveau choix résidentiel sont multiples (quête d'une maison avec jardin, proximité avec la nature, foncier moins cher, recherche de tranquillité, etc.).

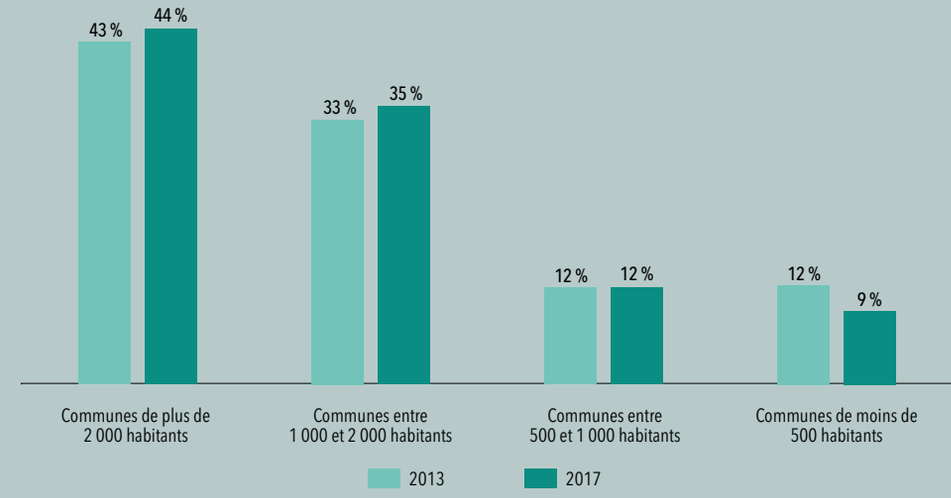
1 Classification simplifiée à partir de la typologie des communes normandes réalisée par la DREAL et INSEE Normandie en fonction d'indicateurs liés à l'habitat et au cadre de vie (source : J. Brendler, L. Brunet, N. Mounchit, S. Comte, M. Dadone et E. Pouliquen (2018). « Les communes normandes sous l'angle de l'habitat et du cadre de vie », INSEE Analyses Normandie, n° 52).
2 En cumulant les communes du cœur métropolitain (Rouen), les polarités urbaines et les polarités d'équilibre.

Évolution de la typologie des communes d'origine des nouveaux habitants de la C.C. Roumois Seine (2013/2017)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

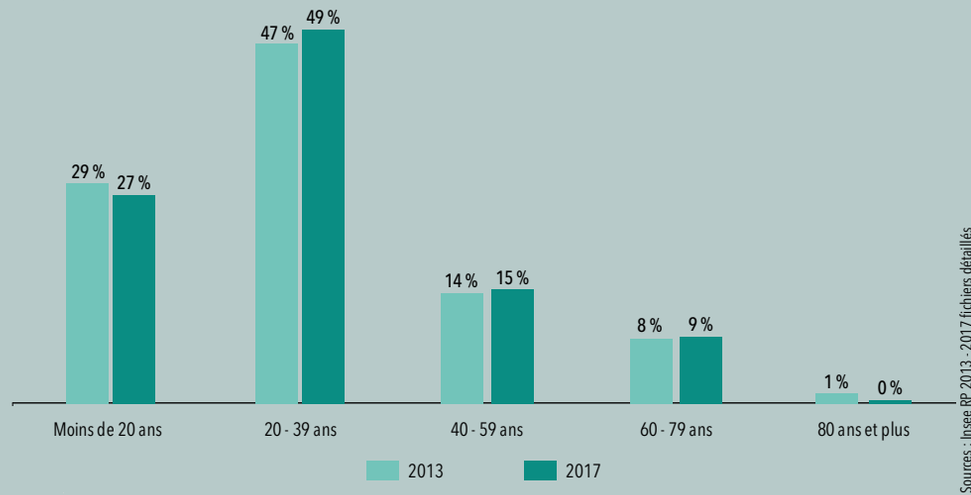
Évolution de la typologie des communes accueillant les nouveaux habitants de la C.C. Roumois Seine (2013/2017)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

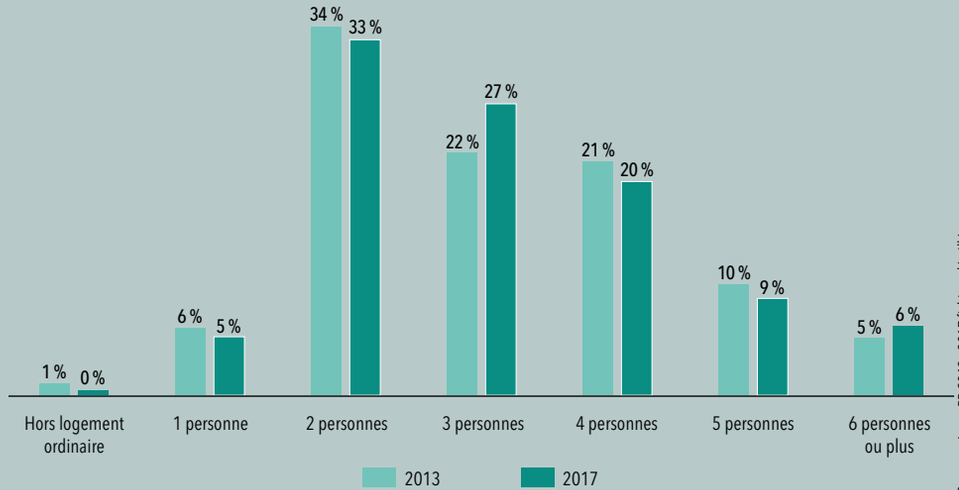
Il est d'ailleurs intéressant de constater que ces nouveaux habitants en provenance de l'extérieur du territoire intercommunal s'installent majoritairement dans des communes de plus de 2000 habitants (pour 44 % d'entre eux en 2017), donc équipés en commerces et services de proximité. A contrario, les communes de moins de 500 habitants voient leur nombre de nouveaux résidents baisser entre 2013 et 2017. Les deux principales communes de destination résidentielle de ces nouveaux habitants non originaires de la C. C. Roumois Seine en 2017 sont Bourg-Achard et Le Thuit-de-l'Oison (respectivement 292 et 281 personnes).

Évolution de la classe d'âge des nouveaux habitants de la C.C. Roumois Seine (2013/2017)



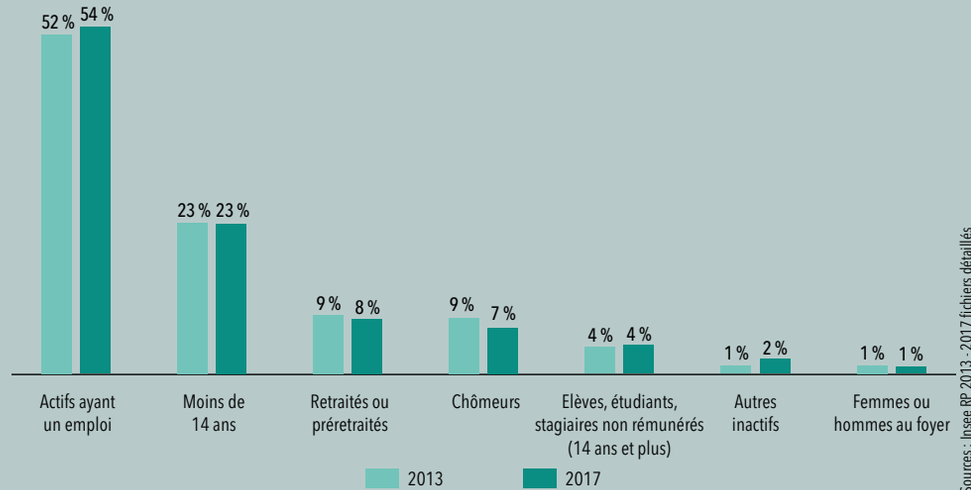
Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Évolution du nombre de personnes par ménage des nouveaux habitants de la C.C. Roumois Seine (2013/2017)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Évolution de l'activité principale des nouveaux habitants de la C.C. Roumois Seine (2013/2017)



Sources : Insee RP 2013 - 2017 fichiers détaillés

Les données socio-professionnelles exploitables permettent de déterminer un profil type des nouveaux habitants du territoire non originaires de la C. C. Roumois Seine :

– Ils sont plutôt jeunes avec les deux tiers d'entre eux qui ont moins de 40 ans (tendance stable depuis 2013). La classe d'âge 20-39 ans représente d'ailleurs pratiquement la moitié de ces nouveaux habitants (49 %).

– Ils résident au sein de ménages de 2, 3 ou 4 personnes (80 % d'entre eux) avec notamment une tendance orientée à la hausse pour les ménages de 3 personnes (de 22 % à 27 % entre 2013 et 2017). Les personnes seules ou les familles nombreuses sont peu importantes à emménager sur le territoire.

– Ils sont actifs avec un emploi pour plus de la moitié d'entre eux (54 % en 2017, en légère hausse depuis 2013). Si près du quart des nouveaux arrivants sont des enfants/adolescents de moins de 15 ans, les préretraités ou retraités ne représentent que 8 % de ces personnes.

Par conséquent, le territoire de la C. C. Roumois Seine est donc particulièrement attractif pour les jeunes ménages actifs résidant auparavant dans une commune urbaine, sans enfant ou ayant déjà un, voire deux enfants (à la recherche par exemple d'un logement plus grand disposant d'une ou deux pièces supplémentaires, avec un jardin et dans un environnement calme). Compte tenu de leurs expériences voire pratiques (régulières ou non) des mobilités urbaines, ces jeunes néo-périurbains sont donc potentiellement enclin à accepter la décarbonation de leurs déplacements (covoiturage, train, vélo, marche, etc.). Néanmoins, leurs emplois du temps souvent contraints qui se traduisent par la réalisation de plusieurs déplacements secondaires (exemple : déposer son enfant à l'école avant d'aller sur son lieu de travail ou réaliser des achats avant le retour à la maison) doivent être pris en compte dans les réflexions autour des besoins de mobilités du territoire.

2 / La CC Roumois Seine : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires en direction de la Métropole Rouen Normandie /

1. Qu'est-ce que les flux pendulaires et quels intérêts à les analyser ?

Les flux pendulaires concernent l'ensemble des déplacements effectués de manière fréquente au départ du domicile, bien souvent à des heures régulières (matin et soir voire durant la pause méridienne). Deux motifs de déplacements sont principalement concernés et analysés : le travail (sur le lieu habituel) et/ou les études. Souvent désignées à travers le terme de « navette » et parfois associées à l'adjectif « quotidienne », ces locutions renvoient un peu moins aux réalités de ces flux qui peuvent perdre leur caractère régulier dans divers contextes (par exemple le télétravail). Par ailleurs, les « mobilités triangulaires » sont également évoquées lorsqu'un déplacement vers un tierce lieu vient se rajouter au sein de ces flux pendulaires (il est observé à l'échelle nationale une moyenne d'environ 3 déplacements par jour[1]). C'est notamment le cas le matin avec l'accompagnement d'un enfant à l'école entre le domicile et le travail ou le soir avec la réalisation d'achats avant de rentrer au domicile.

L'analyse des flux pendulaires permet de mettre en exergue les relations avec les autres territoires (interterritorialité) ainsi que leurs intensités (nombre de déplacements). En effet, les zones d'emplois ainsi que les établissements scolaires (plus particulièrement les collèges, lycées et campus universitaires) sont des lieux qui génèrent ce type de déplacement et exercent une forme d'attractivité sur ces personnes et plus généralement sur les communes où elles résident (renvoie aux périmètres des zones d'emplois et bassins de vie). Par exemple, si de nombreux actifs et scolaires du territoire de la C. C. Roumois Seine se rendent dans d'autres territoires pour y travailler ou étudier, d'autres accomplissent ces déplacements au sein du leur. Aussi, des actifs et des scolaires d'autres territoires se déplacent également au sein de la C. C. Roumois Seine dans le cadre de ces mobilités.

Il est proposé dans le cadre de cette étude de caractériser ces flux pendulaires à partir des données issues des fichiers détails INSEE « Mobilités professionnelles » et « Mobilités scolaires ». En effet, l'exploitation de ces données permet d'analyser les mobilités domicile-travail et domicile-études à partir d'un ensemble d'indicateurs concernant, d'une part, les individus actifs de 15 ans et plus ayant un emploi et, d'autre part, les individus scolaires ou étudiants de 2 ans et plus :

– Géographique (commune de résidence de la personne, commune du lieu de travail habituel/lieu d'étude habituel[2])

– Professionnel (catégorie socio-professionnelle, type d'activité professionnelle, temps de travail)

– Socio-démographique (classe d'âge, mode de transport principal le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail).

Néanmoins, il n'est pas possible de déterminer la fréquence de ces mobilités pendulaires (Quotidienne ? Trois fois par semaine ? Hebdomadaire ? Une à deux fois par mois ? etc.) et donc leur régularité. Autre point de vigilance, comme ces données proviennent des enquêtes issues de l'exploitation complémentaire de l'INSEE, un redressement statistique est appliqué à l'aide de coefficients de pondération attribués pour chaque déplacement. Par conséquent, il est conseillé d'exploiter avec précaution les effectifs inférieurs à 200 individus afin d'éviter de trop grandes imprécisions statistiques (écart entre la théorie et la réalité). En parallèle, l'INSEE préconise de regarder les évolutions de données sur une période minimale de cinq ans pour les communes de moins de 10 000 habitants étant donné que leur méthode de recensement est basée sur des cycles de collecte de cinq ans, contrairement aux communes de plus de 10 000 habitants (enquête annuelle par sondage)[3]. En outre, il est précisé que les déplacements secondaires effectués lors des trajets « domicile-travail » et « domicile-études » (accompagner son enfant à l'école, chercher sa baguette de pain, etc.) ne seront pas traités ici, mais dans la partie dédiée à l'analyse des pratiques de mobilités (à partir de la base de l'Enquête Ménages Déplacements).

1 Source : SDES (2019). « Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? ».

2 La commune du lieu de travail correspond à l'adresse de l'employeur (entreprise, société, etc.) et donc fait référence uniquement au lieu de travail habituel (excluant de facto tous déplacements dans un autre lieu).

3 Cela veut donc dire que pour une commune de moins de 10 000 habitants recensés en 2015, si les flux sortants correspondent bien à l'année 2015 (année d'enquête), les flux entrants datent de l'année d'enquête de la commune d'origine de la personne et donc potentiellement une année différente si cette commune en question a une population supérieure à 10 000 habitants (source : INSEE).

2. Les flux domicile-travail ou le reflet des effets d'attractivité économique des territoires

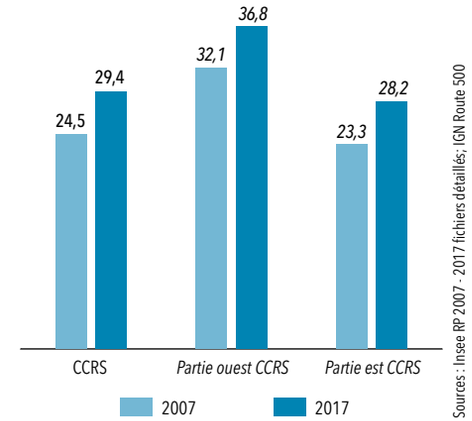
Les données millésimées de la base MOBPRO permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-travail pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette étude, il a été choisi de traiter les données des années 2007 et 2017 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités à destination du lieu de travail sur une période de dix ans.

Une augmentation moyenne de 5 kilomètres entre le domicile et le lieu de travail pour les actifs de la C. C. Roumois Seine entre 2007 et 2017

Entre 2007 et 2017, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail pour les actifs de la C. C. Roumois Seine a augmenté de 4,9 kilomètres, pour passer de 24,5 à 29,4 kilomètres[4]. Plusieurs facteurs socio-économiques peuvent expliquer cette augmentation comme l'arrivée de nouveaux habitants au sein du territoire en provenance de polarités urbaines (les 2/3 des nouveaux habitants entre 2013 et 2017 sont par exemple originaires de la Métropole Rouen Normandie) et motivés par des critères économiques (foncier moins cher), résidentiels (achat ou location d'une maison avec jardin) et/ou d'accessibilité routière (présence de l'A13). Cette hausse de la distance moyenne domicile-travail est à mettre en perspective, d'une part, avec la tendance observée à l'échelle nationale (hausse de la distance médiane de 1,6 kilomètre entre 1999 et 2013[5]) et, d'autre part, avec la dynamique périurbaine du territoire qui favorise l'allongement des distances réalisées en voiture.

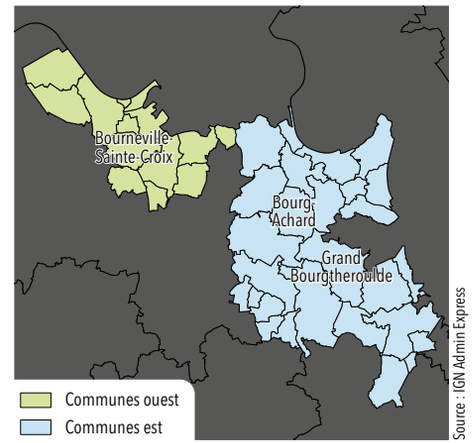
En distinguant l'ouest et l'est du territoire intercommunal[6], il est observé que la distance moyenne domicile-travail en 2017 est beaucoup plus élevée dans la partie ouest (36,8 kilomètres) que dans l'est (28,2 kilomètres). La tendance est d'ailleurs la même sur la période 2007/2017 avec une augmentation moyenne respective de l'ordre de 4 kilomètres. Plusieurs explications peuvent être avancées comme la proximité géographique plus grande de l'est du territoire avec un bassin d'emploi d'importance (en l'occurrence celui de Rouen) ou encore la forte desserte autoroutière de la partie ouest du territoire qui favorise des déplacements plus longs (vers le bassin havrais par exemple).

Évolution de la distance moyenne domicile-travail des actifs de la C.C. Roumois Seine entre 2007 et 2017 (en km)



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Route 500

Localisation des communes des parties ouest et est de la C.C. Roumois Seine



Source : IGN Admin Express

4 Dans le cadre de ce calcul, ont été pris en compte l'ensemble des lieux de travail, y compris ceux qui se situent en dehors de la Région.

5 Source : M. Coudene et D. Levy (2016). «De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence», INSEE Première, n° 1605.

6 La distinction qui est proposée ici entre l'ouest et l'est du territoire s'effectue au niveau des communes de la Haye-de-Routot (ouest) et de Hauville (est).

Des actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent majoritairement hors du territoire malgré une hausse de son attractivité économique

En 2017, la C. C. Roumois Seine comptabilise 7595 actifs qui travaillent au sein de son territoire :

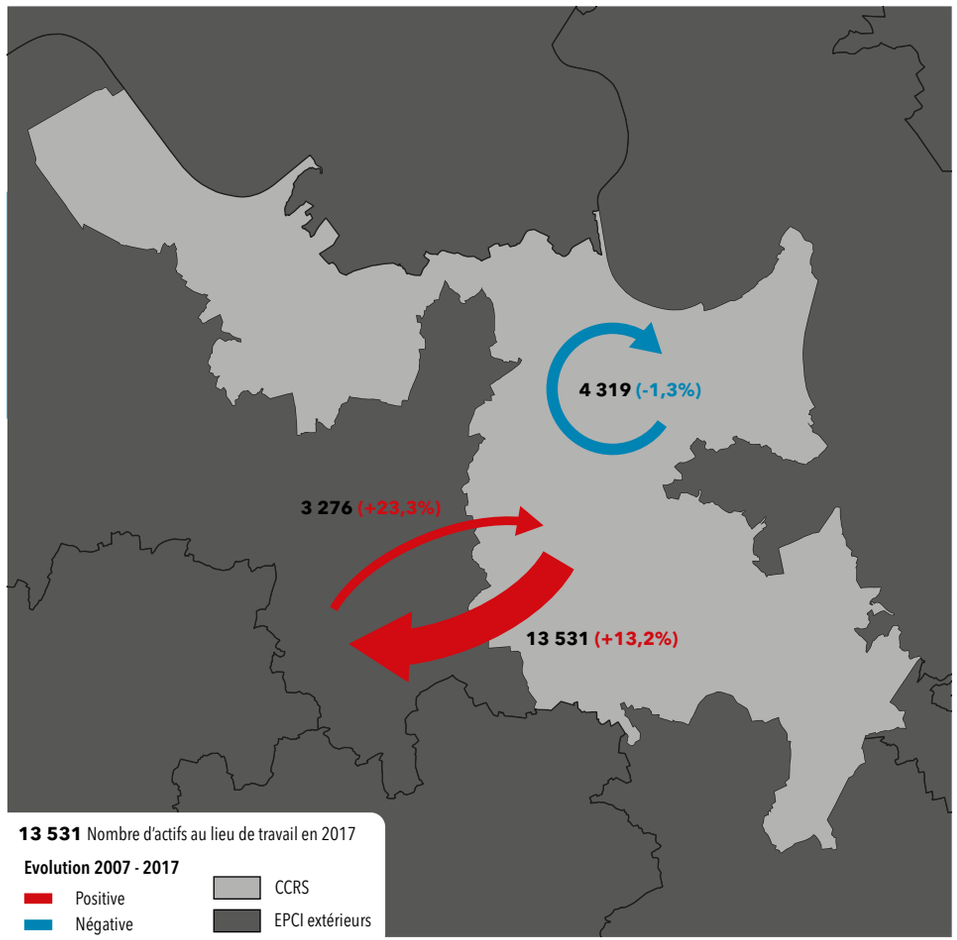
– environ 4300 personnes résidant dans la C. C. Roumois Seine travaillent au sein de leur territoire, soit 56,9 % des actifs dont le lieu de travail se situe à l'intérieur de la C. C. Roumois Seine. Depuis 2007, il est observé une baisse de 1,3 % des actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent au sein de leur territoire.

– près de 3280 personnes travaillent au sein de la C.C. Roumois Seine alors qu'elles résident à l'extérieur de ce territoire (43,1 % des actifs dont le lieu de travail se situe dans la C. C. Roumois Seine). Une augmentation de 23,3 % de ces actifs en provenance de l'extérieur depuis 2007 est observée.

La balance des flux professionnels entrants (actifs non-résidents du territoire dont le lieu de travail est situé dans la C. C. Roumois Seine) et sortants (actifs résidents du territoire dont le lieu de travail est situé à l'extérieur de la C. C. Roumois Seine) est fortement négative. En effet, si près de 3280 personnes viennent y travailler, environ 13530 personnes quittent le territoire (tendance en hausse depuis 2007 avec + 13,2 %).

Par conséquent, ces données viennent avant tout confirmer le caractère résidentiel du territoire (actifs attirés économiquement par des pôles urbains extérieurs) même si une forme d'attractivité économique croissante est observée auprès des actifs extérieurs (à mettre en perspective avec la hausse de 9 % des emplois sur le territoire durant la même période).

Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail en lien avec la C.C. Roumois Seine (entre 2007 et 2017)



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Admin Express

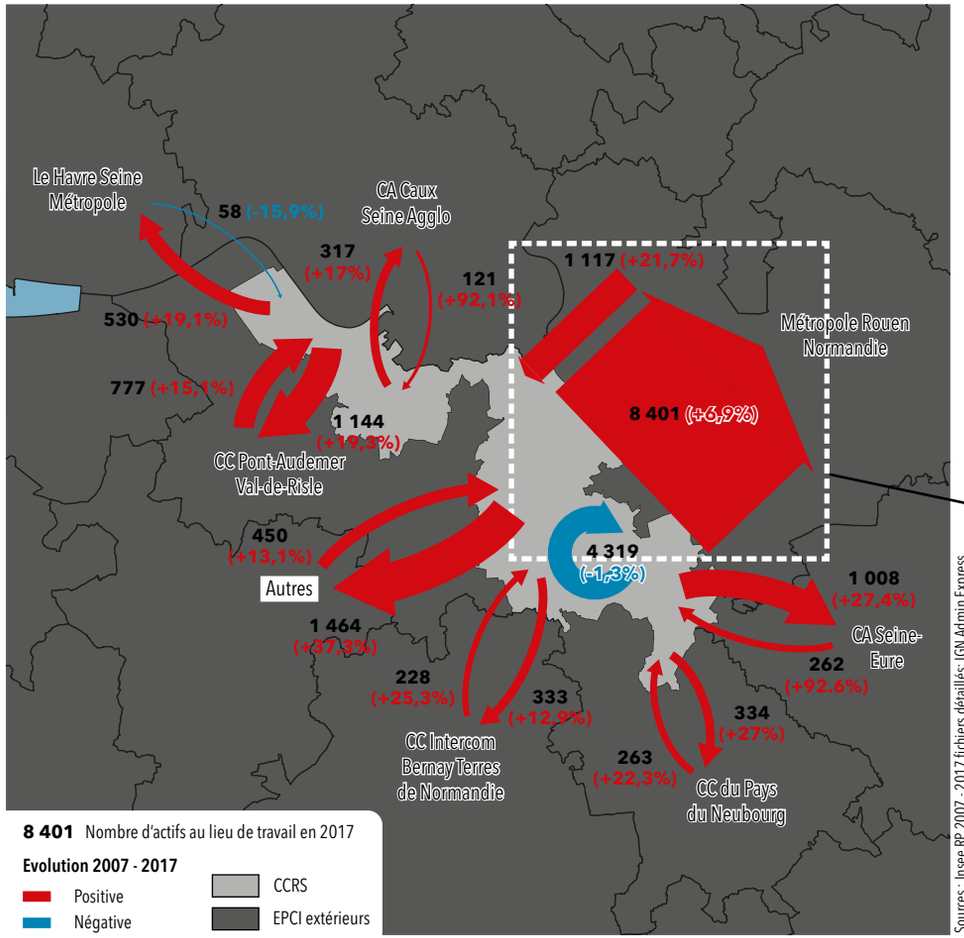
Près de la moitié des actifs de la C. C. Roumois Seine travaille au sein de la Métropole Rouen Normandie

Dans quels territoires les actifs de la C. C. Roumois Seine travaillent-ils majoritairement ? Et d'où proviennent les actifs non résidents venant travailler au sein du territoire ?

La Métropole Rouen Normandie est la principale destination territoriale des actifs de la C. C. Roumois Seine en attirant 47 % d'entre eux (contre 24 % pour la C. C. Roumois Seine). D'ailleurs, depuis 2007, le nombre de personnes de la C. C. Roumois Seine qui travaillent au sein de la Métropole Rouen Normandie est en hausse de 6,9 % (soit environ 550 actifs supplémentaires) et cette tendance témoigne de la forte polarisation économique exercée par ce territoire sur celui de la C. C. Roumois Seine. De ce fait, distinguer les deux principales centralités économiques de la Métropole Rouen Normandie, à savoir celles de Rouen (composée des communes de Rouen, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Canteleu, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Le Petit-Quevilly, Maromme, Mont-Saint-Aignan, St-Etienne-du-Rouvray

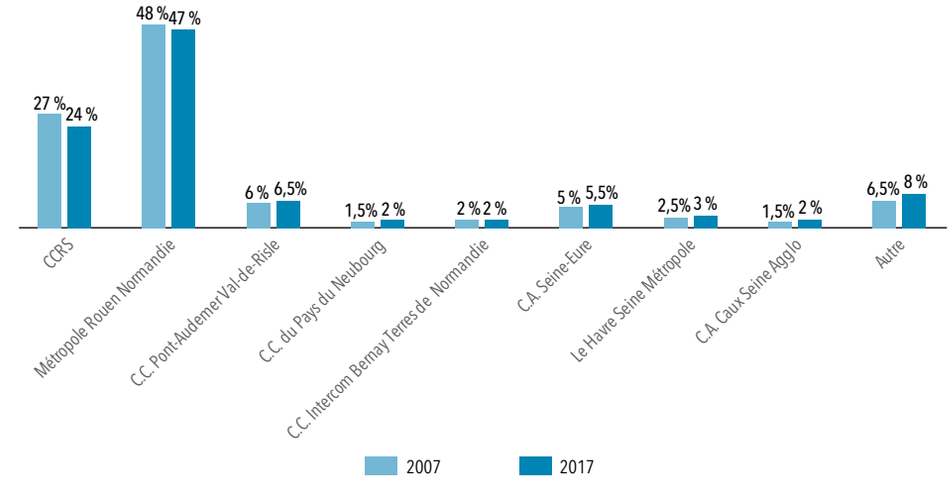
et Sotteville-lès-Rouen.) et d'Elbeuf (Elbeuf, Caudebec-lès-Elbeuf, Cléon, Freneuse, La Londe, Orival, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-les-Elbeuf, Sotteville-sous-le-Val et Tourville-la-Rivière), permet d'affiner géographiquement la répartition des lieux de travail.

Évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la C.C. Roumois Seine et les territoires limitrophes (2007-2017)



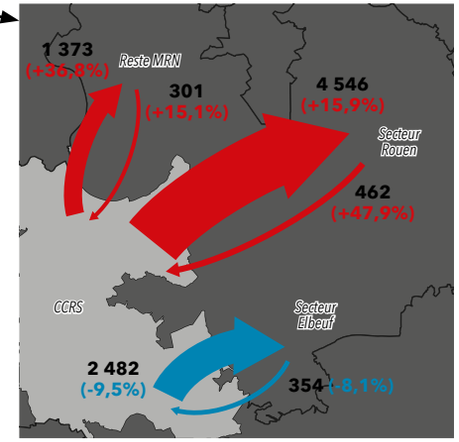
Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Admin Express

Évolution de la répartition des lieux de travail des actifs de la C.C. Roumois Seine entre 2007 et 2017



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés

Zoom sur le détail de l'évolution du nombre d'actifs se déplaçant sur leur lieu de travail entre la C.C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie (2007-2017)



/ La CC Roumois Seine : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires en direction de la Métropole Rouen Normandie /

À partir des critères urbains (population, part de l'habitat collectif, densité urbaine, présence d'équipements de niveaux supérieur et/ou intermédiaire) et économiques (nombre d'emplois), il est possible d'identifier ces secteurs dans une logique de substitution du zonage du pôle urbain de Rouen qui est trop étendu (50 communes) et qui englobe l'ancienne unité urbaine d'Elbeuf. Parmi les 8 400 actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent dans la Métropole Rouen Normandie, un peu plus de la moitié d'entre eux ont leur lieu de travail dans le secteur de Rouen (4 550 personnes, soit 25 % des lieux de travail des actifs de la C. C. Roumois Seine) et près de 2 500 personnes travaillent dans le secteur d'Elbeuf (soit 14 % de l'ensemble des lieux de travail des actifs de la C. C. Roumois Seine). Si le nombre d'actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent dans le secteur de Rouen est en hausse depuis 2007 (+15,9 %), c'est le contraire pour ceux qui travaillent dans le secteur d'Elbeuf (-9,5 %). Il est donc intéressant de constater que, malgré sa proximité géographique avec la C. C. Roumois Seine, le secteur d'Elbeuf attire moins d'actifs de ce territoire que le cœur métropolitain de Rouen.

Parmi les autres territoires qui attirent un nombre important d'actifs de la C. C. Roumois Seine, il y a la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle (1 150 personnes) et l'Agglo Seine-Eure (1 000 personnes). Ces deux territoires, où sont présents les pôles urbains de Pont-Audemer, de Louviers et de Val-de-Reuil, connaissent une hausse marquée du nombre d'actifs en provenance de la C. C. Roumois Seine (respectivement +19,3 % et + 27,4 %). Bien que plusieurs communes de l'ouest de la C. C. Roumois Seine sont sous attraction havraise, le Havre Seine Métropole n'attire que 530 actifs (mais avec une tendance également orientée à la hausse avec +19,1 % depuis 2007). Par ailleurs, plus de 400 actifs travaillant au sein de la Région Île-de-France sont comptabilisés (en hausse de 79 % depuis 2007[7]).

La C. C. Roumois Seine exerce une forme d'attractivité économique auprès de plusieurs territoires limitrophes

Concernant les 3 300 actifs en provenance de l'extérieur et venant travailler au sein de la C. C. Roumois Seine, le tiers d'entre eux provient de la Métropole Rouen Normandie avec environ 1 100 personnes (soit près de 8 fois moins que les actifs de la C. C. Roumois Seine venant travailler au sein de la Métropole Rouen Normandie). Néanmoins, la tendance est d'ailleurs à la hausse depuis 2007 puisque le nombre d'actifs était aux alentours de 900 (+ 21,7 %). Parmi ces 1 100 personnes travaillant au sein de la C. C. Roumois Seine, environ 450 proviennent du secteur de Rouen et 350 du secteur d'Elbeuf alors que ce sont des zones d'emplois d'importance. Outre la Métropole Rouen Normandie, il est observé que près de 800 actifs proviennent de la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle (hausse de 15,1 % depuis 2007). Par conséquent, si le territoire de la C. C. Roumois Seine est polarisé par la Métropole Rouen Normandie (zones d'emplois de Rouen et d'Elbeuf) et, dans une moindre mesure, par la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle, il exerce lui-même une attractivité économique (certes modeste) auprès d'une partie des actifs de ces deux territoires. A contrario, les actifs en provenance de l'Agglo Seine-Eure et du Havre Seine Métropole sont respectivement 4 et 9 fois moins importants que les actifs de la C. C. Roumois Seine travaillant sur ces territoires.

Des profils socio-professionnels d'actifs qui diffèrent selon l'origine résidentielle et la destination du lieu de travail

Les actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent à l'extérieur de leur territoire présentent des profils qui divergent selon les territoires de destination, outre le fait que la très large majorité de ces actifs se rendent sur le lieu de travail avec un véhicule motorisé comme mode de transport principal (entre 93 % et 100 %). Si la classe d'âge majoritaire parmi ces actifs est de 35-44 ans (30 % en moyenne), les 25-34 ans sont dominants pour les flux à destination du Havre Seine Métropole et de la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle, alors que la classe d'âge 45-54 ans est majoritaire pour les flux à destination du secteur d'Elbeuf, l'Agglo Seine-Eure et les territoires « autres ». Les activités et secteurs professionnels de ces actifs varient selon le profil des emplois proposés par les territoires. Par exemple, près de la moitié d'entre eux travaillent dans le secteur du commerce et des transports au sein de la Métropole Rouen Normandie avec une prédominance de professions intermédiaires[8] (38 %) alors que ce type de profession dans le secteur

7 Étant donné la distance kilométrique qui sépare les deux territoires, il faut être prudent quant à l'interprétation de ces résultats, car les informations relatives à la fréquence de ces mobilités domicile-travail, le taux de télétravailleurs ou encore de multilocalité résidentielle (pied à terre, hébergement ponctuel chez des amis ou famille, etc.) ne sont pas renseignés.

8 Cette catégorie regroupe essentiellement des salariés du public, mais aussi du privé et ne compte que quelques indépendants : patrons de petites écoles privées de niveau instituteur, professeur à leur compte, etc. (source : INSEE).

industriel est majoritaire au sein de l'Agglo Seine-Eure, Caux Seine Agglo et, dans une moindre mesure, le secteur d'Elbeuf. À noter que les ouvriers sont majoritaires parmi les actifs du territoire à venir travailler au Havre Seine Métropole (30 %) et à la C.C. du Pays du Neubourg (37 %).

Concernant les actifs en provenance de l'extérieur et venant travailler au sein de la C. C. Roumois Seine, les profils divergent un peu moins. C'est le cas notamment du mode de transport généralement utilisé pour se rendre au travail (98 % en voiture), des catégories socio-professionnelles où une prédominance d'ouvriers est observée (34 % des actifs) ainsi que des emplois dans le secteur du commerce/transports (45 % des actifs). Néanmoins, les classes d'âges des actifs diffèrent d'un territoire à un autre avec des personnes plus jeunes en provenance de Caux Seine Agglo (50 % ont moins de 35 ans), la Métropole Rouen Normandie (44 % ont moins de 35 ans) ou encore les

Profil socio-professionnel des actifs de la C.C. Roumois Seine travaillant à l'extérieur du territoire (2017)

Territoire de destination (CCRS vers extérieur)	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
Métropole Rouen Normandie	voiture (97 %)	35-44 ans (31 %)	temps plein (87 %)	commerce, transport (43 %)	prof. intermédiaire (36 %)
secteur de Rouen (10 communes)	voiture (96 %)	45-54 ans (30 %)	temps plein (87 %)	industrie (33 %)	prof. intermédiaire (35 %)
secteur d'Elbeuf (14 communes)	voiture (97%)	35-44 ans (33 %)	temps plein (86 %)	commerce, transport (48 %)	prof. intermédiaire (38 %)
C.C. Pont-Audemer Val de Risle	voiture (97 %)	25-34 ans (26 %)	temps plein (81 %)	commerce, transport (37 %)	prof. intermédiaire (29 %)
C.C. du Pays du Neubourg	voiture (99 %)	35-44 ans (27 %)	temps plein (84 %)	commerce, transport (39 %)	ouvrier (37 %)
C.C. Intercom Bernay	voiture (98 %)	35-44 ans (36 %)	temps plein (91 %)	commerce, transport (42 %)	prof. intermédiaire (37 %)
C.A Seine-Eure	voiture (100 %)	45-54 ans (30 %)	temps plein (92 %)	industrie (46 %)	prof. intermédiaire (35 %)
Havre Seine Métropole	voiture (97 %)	35-44 ans (28 %)	temps plein (92 %)	commerce, transport (46 %)	ouvrier (30 %)
C.A Caux Seine Agglo	voiture (98 %)	35-44 ans (32 %)	temps plein (85 %)	industrie (44 %)	prof. intermédiaire (39 %)
Autres territoires	voiture (93 %)	45-54 ans (30 %)	temps plein (92 %)	commerce, transport (55 %)	prof. intermédiaire (33 %)

Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés

Profil socio-professionnel des actifs en provenance de l'extérieur travaillant au sein de la C.C. Roumois Seine (2017)

Territoire d'origine (extérieur vers CCRS)	Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
Métropole Rouen Normandie	voiture (97 %)	25-34 ans (28 %)	temps plein (81 %)	commerce, transport (47 %)	ouvrier (32 %)
secteur de Rouen (10 communes)	voiture (97 %)	25-34 ans (32 %)	temps plein (83 %)	commerce, transport (40 %)	ouvrier (32 %)
secteur d'Elbeuf (14 communes)	voiture (96 %)	25-34 ans (28 %)	temps plein (83 %)	commerce, transport (51 %)	ouvrier (32 %)
C.C. Pont-Audemer Val de Risle	voiture (99 %)	35-44 ans (30 %)	temps plein (83 %)	administration publique (41 %)	ouvrier (32 %)
C.C. du Pays du Neubourg	voiture (100 %)	45-54 ans (27 %)	temps plein (83 %)	commerce, transport (52 %)	prof. intermédiaire (41 %)
C.C. Intercom Bernay.	voiture (100 %)	35-44 ans (30 %)	temps plein (77 %)	commerce, transport (42 %)	ouvrier (43 %)
C.A Seine-Eure	voiture (98 %)	45-54 ans (34 %)	temps plein (96 %)	commerce, transport (41 %)	ouvrier (35 %)
Havre Seine Métropole	voiture (91 %)	45-54 ans (39 %)	temps plein (84 %)	commerce, transport (75 %)	ouvrier (36 %)
C.A Caux Seine Agglo	voiture (100 %)	25-34 ans (42 %)	temps plein (84 %)	commerce, transport (71 %)	ouvrier (46 %)
Autres territoires	voiture (94 %)	25-34 ans (30 %)	temps plein (88 %)	commerce, transport (40 %)	ouvrier (38 %)

Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés

Profil socio-professionnel des actifs de la C.C. Roumois Seine travaillant au sein de leur territoire (2017)

Mode de déplacement majoritaire	Classe d'âge majoritaire	Temps de travail majoritaire	Activité pro. majoritaire	CSP majoritaire
voiture (75 %)	45-54 ans (31 %)	temps plein (78 %)	commerce, transport (40 %)	employé (32 %)

Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés

territoires «autres» (42 % ont moins de 35 ans); contrairement au Havre Seine Métropole (58 % ont plus de 45 ans) ou l'Agglo Seine-Eure (44 % ont plus de 45 ans) avec des actifs plus âgés.

Quant aux actifs de la C. C. Roumois Seine travaillant au sein de leur territoire, ils se rendent majoritairement sur leur lieu de travail en véhicule motorisé lorsqu'il s'agit du mode de transport principal (75 %), mais avec une part modale moins significative que les autres actifs (environ 97 %). En effet, 22 % d'entre eux se rendent sur leur lieu de travail à pied (en tenant compte des activités professionnelles à domicile). Ces actifs présentent un profil plus âgé (77 % ont plus de 35 ans et 31 % ont entre 45 et 54 ans) que les actifs en provenance de l'extérieur venant travailler au sein du territoire (40 % ont moins de 35 ans). Concernant l'activité professionnelle, ces actifs sont majoritairement employés (32 %) dans le secteur d'activités du commerce et transports (40 %) et à temps plein malgré un taux non négligeable d'emplois à temps partiel (22 % contre 16 % pour les actifs en provenance de l'extérieur et contre 12 % pour les actifs en provenance de l'extérieur).

Par conséquent, les profils des actifs selon leur territoire de résidence ou de destination professionnelle répondent à des logiques géographique (part plus importante de la marche chez les actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaillent au sein du territoire que les autres actifs) et économique (part plus importante des emplois à temps partiel au sein de la C. C. Roumois Seine qui attirent des actifs un peu plus jeunes, part plus importante de cadre du territoire travaillant dans les grands centres urbains, etc.). Ces logiques ont un impact direct sur leurs pratiques de mobilités (revenus disponibles des ménages, efficacité et coût des offres de transports à disposition, emplois du temps contraints qui influent directement le choix modal, etc.).

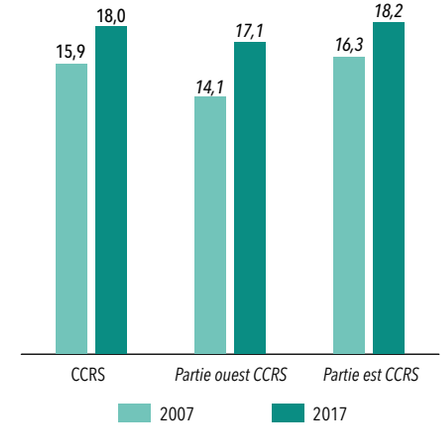
3. Les flux domicile-études liés à la localisation et au rayonnement géographiques des établissements scolaires/universitaires des territoires

Les données millésimées de la base MOBSCO permettent un travail d'évolution diachronique des flux domicile-études pour un jour normal de semaine. Dans le cadre de cette étude, il a été choisi de traiter les données des années 2007 et 2017 dans le but d'analyser l'évolution des mobilités à destination des établissements scolaires et universitaires sur une période de dix ans (de la maternelle à l'Université).

Une augmentation moyenne de 2 kilomètres entre le domicile et le lieu d'études pour les scolaires/étudiants de la C. C. Roumois Seine

Comme pour les mobilités professionnelles, la distance moyenne entre le domicile et le lieu d'études des scolaires/étudiants de la C. C. Roumois Seine a connu une hausse entre 2007 et 2017. En effet, elle est passée de 15,9 à 18,0 kilomètres avec une hausse légèrement plus marquée dans la partie ouest du territoire (hausse de 3 kilomètres contre une hausse de 1,9 kilomètre pour l'est). Plusieurs explications peuvent être avancées pour expliquer cet allongement kilométrique comme la hausse des effectifs étudiants (qui se rendent principalement au sein des pôles universitaires comme ceux de Rouen et du Havre) ou les modifications liées à la carte scolaire (fermeture d'école, transfert d'élèves d'un établissement à un autre). Par ailleurs, comme pour certains profils d'actifs, les étudiants ont un rythme de déplacements vers leur lieu d'études plus ou moins régulier et qu'une part d'entre eux ont un logement en semaine à proximité de leur établissement.

Évolution de la distance moyenne domicile-études des scolaires/étudiants de la C.C. Roumois Seine entre 2007 et 2017



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Route 500

Des scolaires et étudiants de la C. C. Roumois Seine presque aussi nombreux à se rendre sur leur lieu d'études à l'extérieur qu'à l'intérieur du territoire

En 2017, la C. C. Roumois Seine comptabilise 5 794 scolaires qui étudient au sein de son territoire :

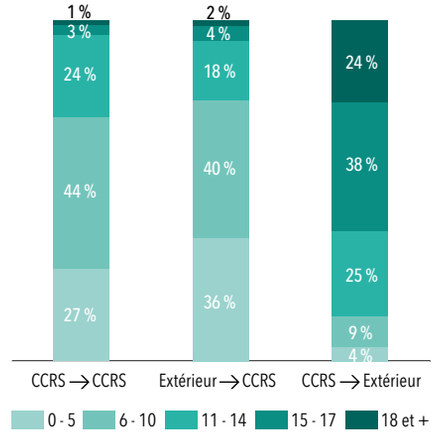
– une large majorité d'entre eux résident sur le territoire de la C. C. Roumois Seine (5 400 scolaires en 2017) et représentent 93 % des déplacements des scolaires qui étudient sur le territoire intercommunal. Avec la présence de multiples écoles élémentaires ainsi que deux

collèges[9] (71 % ont moins de 11 ans et 24 % ont entre 11 et 14 ans) , le nombre de scolaires originaires de la C. C. Roumois Seine a augmenté de 7,4 % depuis 2007 et s'explique par la croissance démographique du territoire (gain d'environ un millier d'enfants de 0 à 14 ans durant cette période).

– seulement 400 scolaires du territoire de la C. C. Roumois Seine résident à l'extérieur (soit 7 % de la totalité des scolaires de la C. C. Roumois Seine). Ils sont, pour une large majorité, des élèves de maternelle ou primaire (76 % ont moins de 11 ans) où sont observés malgré tout 80 scolaires de plus qu'en 2007 (+ 25,2 %).

Les scolaires et étudiants résidant au sein de la C. C. Roumois Seine sont environ 4 050 à étudier à l'extérieur de leur territoire (donc presque aussi nombreux que ceux qui étudient au sein de leur territoire). L'absence de lycée sur le territoire intercommunal ainsi que la carte scolaire des collèges (plusieurs communes du territoire sont couvertes par un collège situé à l'extérieur) participent à l'importance de ces flux scolaires (72 % ont 15 ans et plus). D'ailleurs, une croissance de 15,3 % du nombre de ces scolaires/étudiants à se rendre

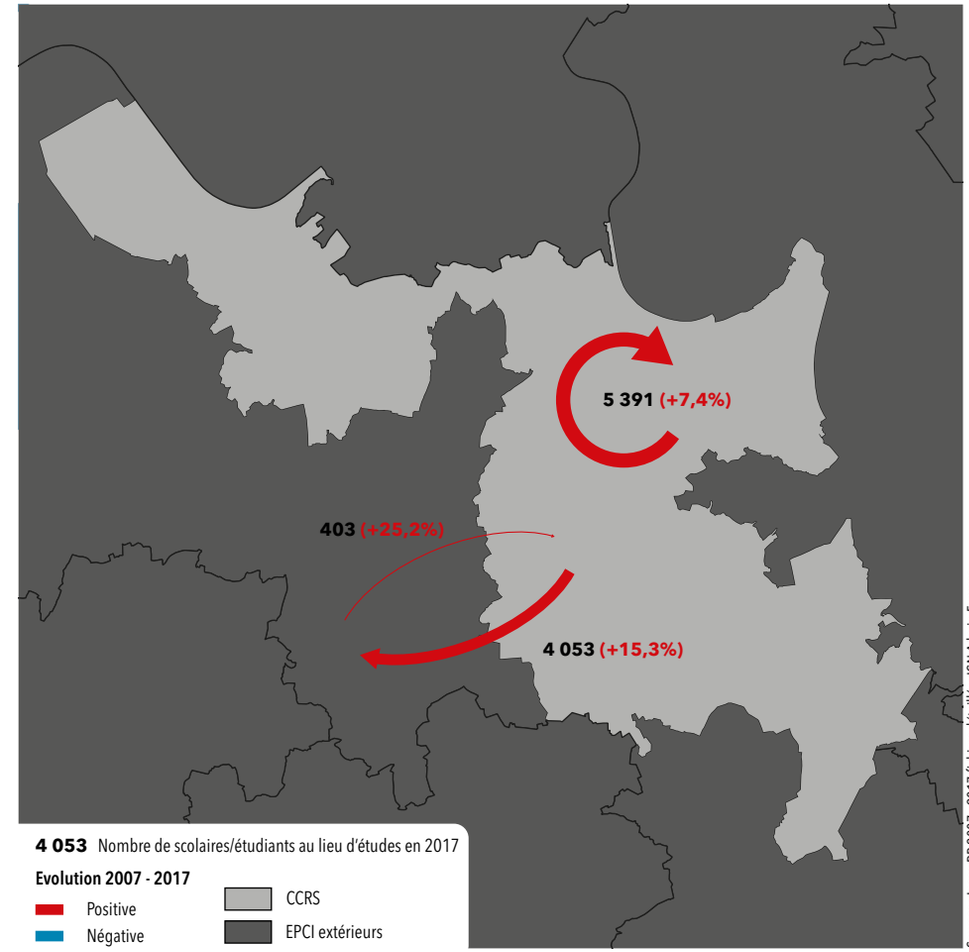
Part des classes d'âge parmi les différents types de flux scolaire en lien avec la C.C. Roumois Seine en 2017



Sources : Insee RP 2017 fichiers détaillés

à l'extérieur de leur territoire depuis 2007 est observée (soit environ 500 personnes supplémentaires).

Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études en lien avec la C.C. Roumois Seine (entre 2007 et 2017)



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Admin Express

9 Bientôt trois avec la création d'un nouveau collège à Bourneville-Sainte-Croix.

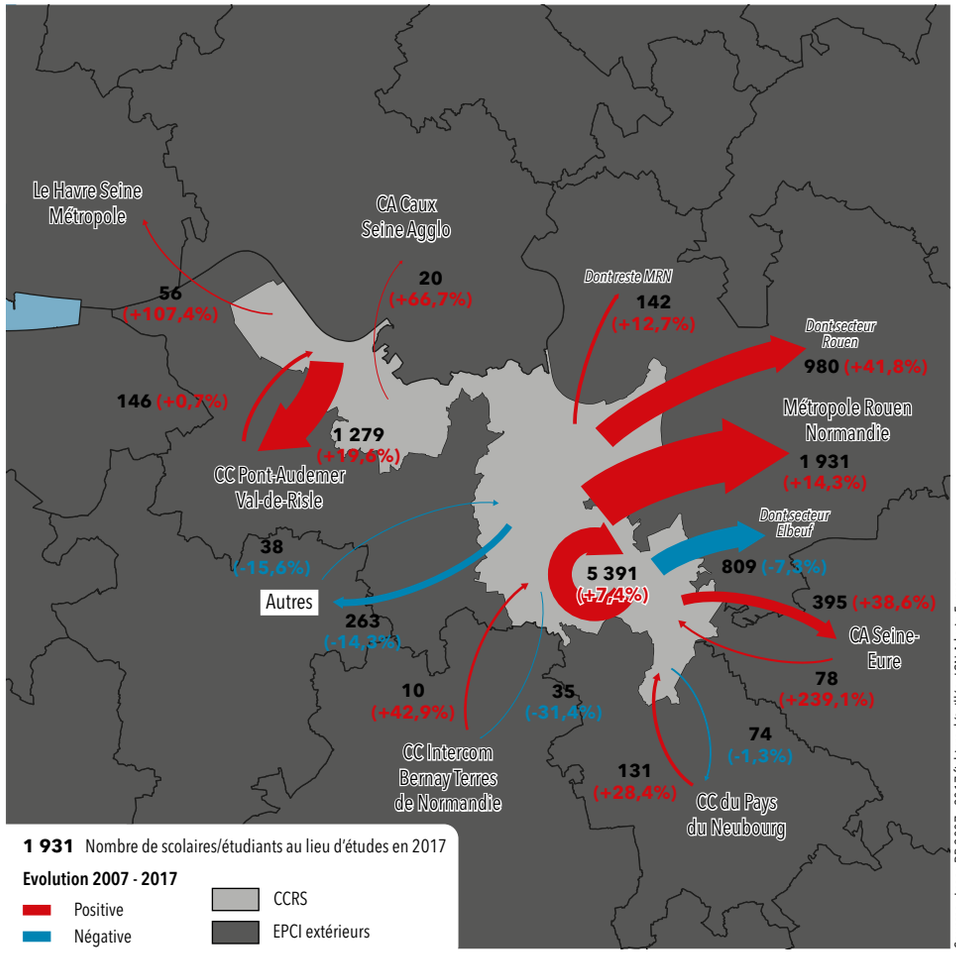
/ La CC Roumois Seine : un territoire qui génère majoritairement des flux pendulaires en direction de la Métropole Rouen Normandie /

La Métropole Rouen Normandie et la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle comme principaux territoires d'études pour les scolaires et étudiants de la C. C. Roumois Seine

La caractérisation des mobilités scolaires entre la C. C. Roumois Seine et les territoires situés à proximité permet de mettre en exergue les établissements scolaires et universitaires qui accueillent la majorité des scolaires/étudiants.

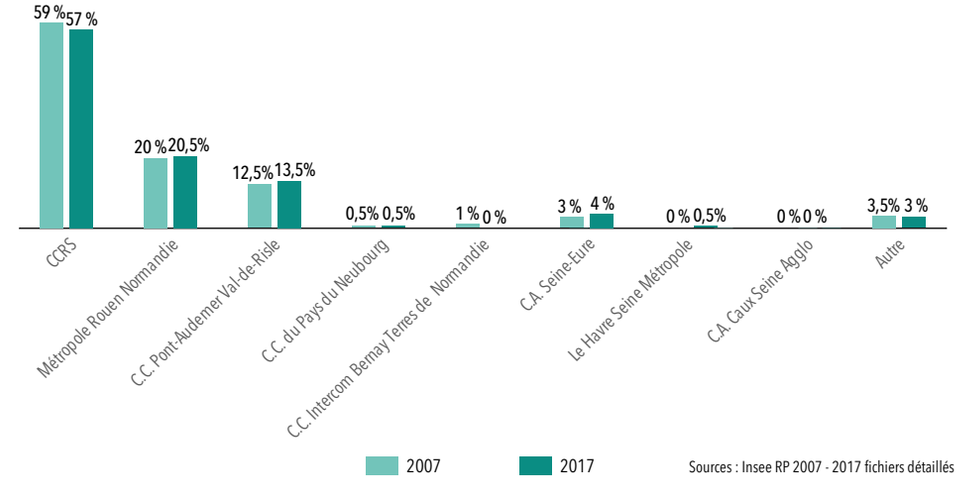
Près de la moitié des scolaires/étudiants de la C. C. Roumois Seine qui se rend dans un établissement à l'extérieur de leur territoire va en direction de la Métropole Rouen Normandie (environ 1 900 élèves et étudiants). Si le secteur d'Elbeuf (800 élèves) accueille majoritairement les élèves avec ses différents lycées (André Maurois, Ferdinand Buisson, Fénelon et Notre-Dame), ceux qui se rendent dans le secteur de Rouen (près de 1 000 personnes) fréquentent essentiellement les différents campus universitaires (Mont-Saint-Aignan, Madrillet, Pasteur, Martainville, etc.) ainsi que plusieurs lycées. Néanmoins, il est intéressant de constater que les mobilités scolaires en direction du secteur de Rouen ont augmenté de 41,8 % entre 2007 et 2017 (probablement dus à l'augmentation des effectifs étudiants) alors qu'ils ont connu une baisse de 7,3 % en direction du secteur d'Elbeuf. Autre territoire de destination pour les scolaires de la C. C. Roumois Seine, celui de la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle avec près de 1 300 scolaires et où sont notamment localisés plusieurs lycées (Jacques Prévert, Risle-Seine, Lycée Agricole) ainsi que le collège de Manneville-sur-Risle (dont plusieurs communes de l'ouest de la C. C. Roumois Seine dépendent). Par conséquent, la Métropole Rouen Normandie et la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle accueillent environ 80 % de la totalité des scolaires et étudiants de la C. C. Roumois Seine qui étudient à l'extérieur de leur territoire. Les autres E.P.C.I. accueillent aussi des élèves, mais de façon plus modeste, hormis l'Agglo Seine-Eure (près de 400 scolaires de la C. C. Roumois Seine). Concernant les scolaires en provenance de l'extérieur et se rendant dans un établissement scolaire de la C. C. Roumois Seine, ils résident principalement dans la C. C. Pont-Audemer Val-de-Risle et la C.C. du Pays du Neubourg, avec respectivement 150 et 130 scolaires (tendance à la hausse depuis 2007).

Évolution du nombre de scolaires/étudiants se déplaçant sur leur lieu d'études entre la C.C. Roumois Seine et les territoires limitrophes entre 2007 et 2017 (comprenant le détail des échanges avec la Métropole Rouen Normandie)



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés; IGN Admin Express

Évolution de la répartition des lieux d'études des scolaires/étudiants de la C.C. Roumois Seine entre 2007 et 2017



Sources : Insee RP 2007 - 2017 fichiers détaillés

3 / La CC Roumois Seine : la voiture est largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges et internes mais la marche est majoritaire pour les courtes distances /

1. Que recouvrent les pratiques de mobilités et quels intérêts à les caractériser ?

Les pratiques de mobilités renvoient aux différents modes de transports utilisés lors de la réalisation de déplacements. Les caractériser présente comme intérêt de mettre en lumière les dynamiques de pratiques qui animent un territoire. Dans le cadre de cette étude, deux échelles géographiques sont mobilisées pour leurs analyses :

– Les déplacements d'échanges entre territoires et l'extérieur (à l'origine du territoire ou à destination du territoire)

– Les déplacements internes au territoire (origine et destination au sein du même territoire)

Les données de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de l'aire urbaine de Rouen et de l'Agglo Seine-Eure permettent de caractériser les pratiques de mobilités du territoire de la C. C. Roumois Seine pour l'année 2017 (déplacements internes et d'échanges). Cependant, 7 des 40 communes du territoire ne sont pas couvertes par cette enquête[1] et, par conséquent, l'analyse s'effectue sur 33 et non 40 communes de l'intercommunalité. Par ailleurs, il existe une même enquête réalisée en 2007, mais elle ne couvre que 15 communes de la partie est de la C. C. Roumois Seine (une analyse diachronique n'aurait été possible uniquement que sur cette partie du territoire).

Environ 10 000 personnes du périmètre d'étude (échelle de l'EMD) ont été enquêtées à leur domicile sur l'ensemble des déplacements réalisés la veille (durant un jour ouvré de semaine et en période de plein fonctionnement du territoire). Si plusieurs personnes peuvent réaliser un même déplacement ensemble (exemple : accompagner son enfant à son cours de musique depuis le domicile), un déplacement sera comptabilisé pour chacune des personnes (1 pour le parent et 1 pour l'enfant). Ces résultats ont été pondérés afin qu'ils soient représentatifs de la totalité des déplacements du territoire d'enquête. Outre les origines et destinations de l'ensemble des déplacements, les modes de transports, les motifs de déplacements ou encore le profil socio-professionnel des individus ont été renseignés et peuvent donc être caractérisés dans cette étude. En outre, une distinction spécifique est effectuée entre les résidents de la C. C. Roumois Seine et les résidents extérieurs afin de permettre, d'une part, de comparer les divergences en termes de pratiques de mobilités et, d'autre part, d'appréhender les déplacements dits secondaires (sans lien avec le domicile) qui répondent bien souvent à des logiques de rationalisation d'emploi du temps.

2. Les déplacements d'échanges avec la C. C. Roumois Seine rythmés par une très forte utilisation de la voiture

Six déplacements sur dix entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur se font avec la Métropole Rouen Normandie, plus particulièrement avec le secteur d'Elbeuf

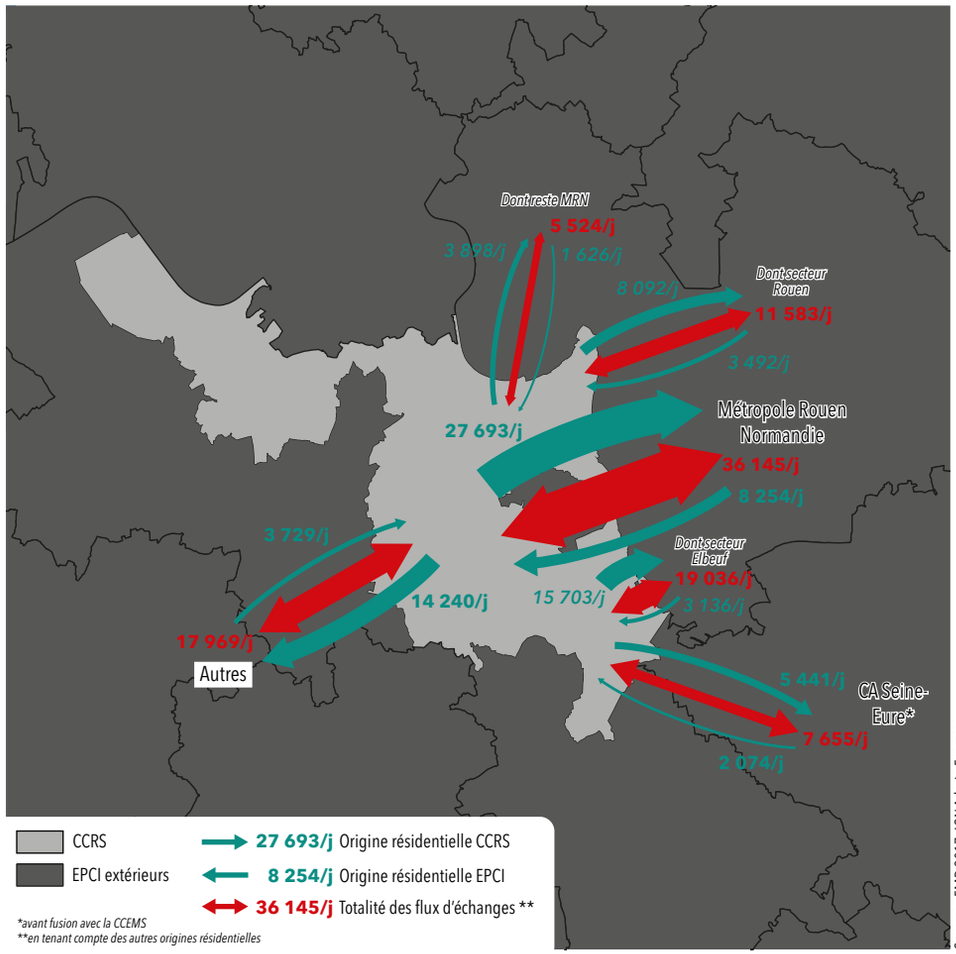
L'ensemble des déplacements d'échanges entre le territoire de la C. C. Roumois Seine et l'extérieur pour un jour ouvré de semaine est d'environ 61 800 en 2017 (réalisées par environ 17 000 personnes). 77 % de ces déplacements sont réalisés par les habitants de la C. C. Roumois Seine contre 23 % pour les non-résidents, soit respectivement 47 400 et 14 400 déplacements. Ces chiffres confirment la polarisation exercée par plusieurs territoires sur celui de la C. C. Roumois Seine avec des déplacements d'échanges moins nombreux à destination de celui-ci.

59 % des déplacements d'échanges de la C. C. Roumois Seine avec l'extérieur se font avec la Métropole Rouen Normandie (soit environ 36 150 déplacements). La grande majorité des personnes qui réalisent ces déplacements entre les deux territoires résident au sein de la C. C. Roumois Seine (77 % soit 27 700 déplacements). De ce fait, près d'un quart de ces déplacements sont réalisés par des habitants de la Métropole Rouen Normandie, soit tout de même 8 250 déplacements. En distinguant les secteurs de Rouen et d'Elbeuf[2], il est constaté que les flux sont plus intenses avec le secteur d'Elbeuf que celui de Rouen avec respectivement 19 000 et 11 600 déplacements. De plus, si 87 % des déplacements d'échanges avec le secteur d'Elbeuf sont effectués par des habitants de la C. C. Roumois Seine, ce ratio tombe à 70 % pour les déplacements d'échanges avec le secteur de Rouen. L'analyse des motifs viendra éclairer les activités des personnes réalisant ces déplacements. Concernant l'Agglo Seine-Eure (avant fusion avec la C. C. Eure Madrie Seine en 2019), 7 650 déplacements sont comptabilisés, soit 12 % de la totalité des flux d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur.

1 Il s'agit des communes de l'extrême ouest du territoire non comprises dans l'aire urbaine de Rouen, à savoir Saint-Aubin-sur-Quillebeuf, Sainte-Opportune-la-Mare, Trouville la Haule, Vieux-Port, Aizier, Tocqueville et Bourneville-Sainte-Croix.

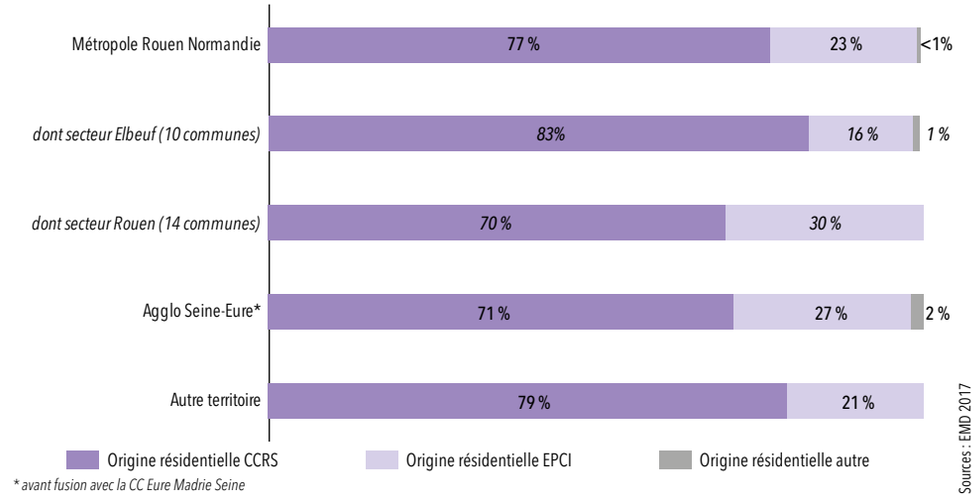
2 Voir la méthodologie et le zonage dans le chapitre n° 2 de l'étude.

Nombre de déplacements d'échanges quotidiens entre la C.C. Roumois Seine et les EPCI couverts par l'Enquête Ménages Déplacements (2017) selon l'origine résidentielle de la personne (comprenant le détail des échanges avec la Métropole Rouen Normandie)



Sources : EMD 2017; IGN Admin Express

Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et les EPCI couverts par l'Enquête Ménages Déplacements selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



*avant fusion avec la CC Eure Madrie Seine

Sources : EMD 2017

Le recours à la voiture est largement majoritaire dans les déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur

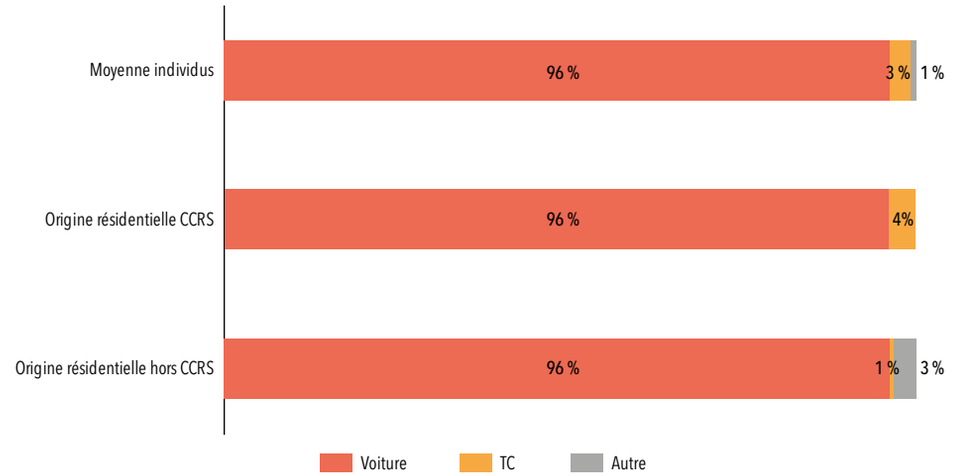
La voiture est très largement plébiscitée dans le cadre des déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur puisque sa part modale atteint les 92 % alors que celle des transports collectifs n'est que de 7 %. En caractérisant selon l'origine résidentielle, il est constaté que la part modale de la voiture est légèrement moindre chez les habitants de la C. C. Roumois Seine par rapport aux non-résidents (91 % contre 97 %). En effet, près d'un habitant sur dix du territoire se déplace en transports collectifs contre moins de 1 % pour les non-résidents. La principale explication réside à travers les nombreux déplacements des scolaires de la C. C. Roumois Seine vers leurs établissements à l'extérieur du territoire (plus de 4 000 déplacements quotidiens) où une grande partie d'entre eux se font très probablement en car (desserte scolaire vers les collèges et lycées). Néanmoins, il est intéressant d'observer que cette part modale des transports collectifs concernant les

/ La CC Roumois Seine : la voiture est largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges et internes mais la marche est majoritaire pour les courtes distances /

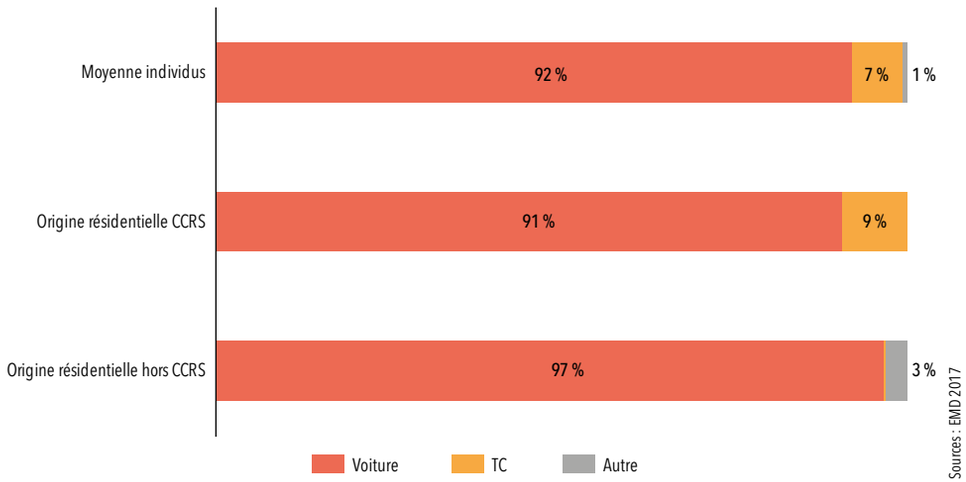
déplacements des habitants de la C. C. Roumois Seine avec la Métropole Rouen Normandie est inférieure à la moyenne de l'ensemble des déplacements d'échanges (4 % contre 9 %) malgré l'existence d'une desserte ferroviaire et de plusieurs lignes de bus interurbains.

Par ailleurs, en croisant la longueur et les modes de transports de ces déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur, il est constaté que la part modale de la voiture augmente au fur et à mesure avec la distance où elle passe de 81 % (déplacements de moins de 5 kilomètres) à 98 % (déplacements de 20 à 25 kilomètres). A contrario, la part modale des transports collectifs baisse avec la distance. À noter que les déplacements supérieurs à 25 kilomètres voient la part modale des transports collectifs augmenter légèrement avec le train.

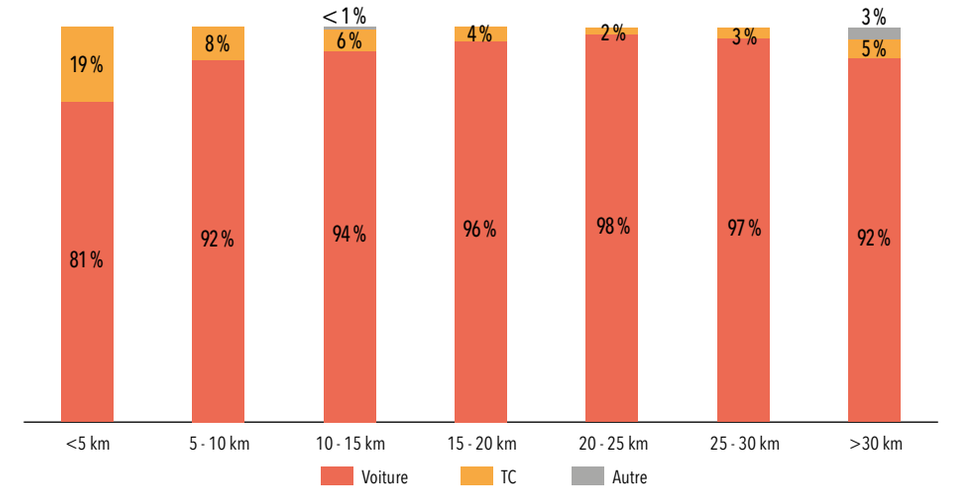
Part modale des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part modale des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part modale des déplacements d'échanges avec la C.C. Roumois Seine selon la distance cumulée (2017)



Le train et le covoiturage : deux principaux leviers importants de décarbonation des mobilités pendulaires

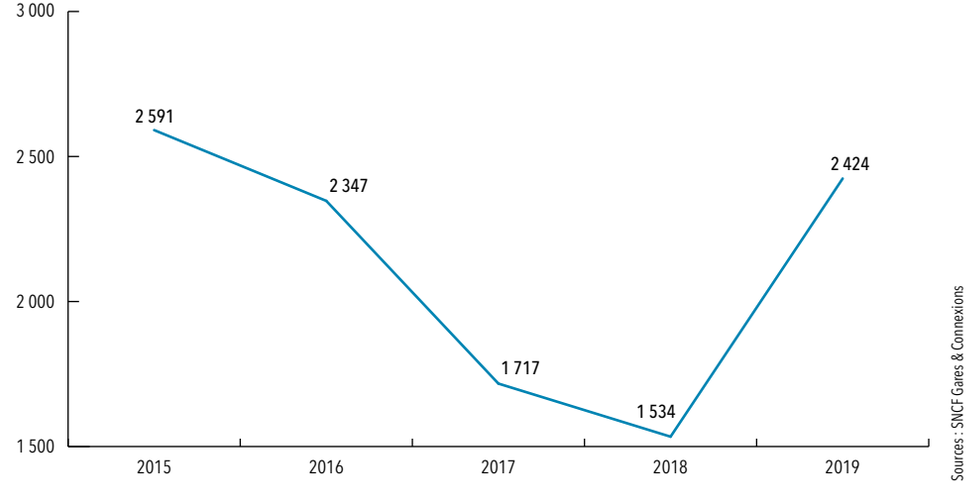
Bien qu'une très large utilisation de la voiture soit observée au détriment des transports collectifs lors des déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur, qu'en est-il de la fréquentation des infrastructures et des offres de transports disponibles sur le territoire ?

Si les transports collectifs sont donc sensiblement moins utilisés pour relier la C. C. Roumois Seine avec l'extérieur, la gare de Bourgtheroulde Thuit-Hébert (sur la ligne Caen-Rouen) a quant à elle connu une forte hausse entre 2018 et 2019 avec + 58 % de voyageurs (à relativiser au regard de la faible fréquentation annuelle) après une baisse continue depuis au moins 2015 (– 41 %) d'après les données de SNCF Gares & Connexions. En analysant la destination finale des abonnés SNCF de la C. C. Roumois Seine montant à cette gare lors du dernier trimestre 2020 (données transmises par la Région Normandie), Rouen ne capte que 15 % des abonnés (la majorité d'entre eux ont moins de 26 ans) et, surtout, Elbeuf n'en capte aucun. A contrario, un tiers des abonnés du territoire se déplace à Paris (10 abonnés sur 15 ont un forfait TEMPO Paris Annuel). Néanmoins, le potentiel de voyageurs annuels pour cette gare a été estimé à environ 7000 d'après le bornage de téléphones mobiles d'habitants du Roumois qui se rendaient dans la région rouennaise chaque matin et reviennent à leur domicile dans la journée (actifs et étudiants[3]) et, par conséquent, cette gare constitue une offre alternative efficace à la voiture pour les déplacements pendulaires (plus particulièrement pour ceux résidant à moins de 5 kilomètres comme les habitants de Bourg-Achard ou du Grand-Bourgtheroulde qui peuvent pratiquer l'intermodalité voiture-train ou vélo-train). Outre le train, plusieurs lignes de bus interurbains desservent le territoire de la C. C. Roumois Seine. C'est le cas de la ligne de car TER qui relie la gare de Rouen à Pont-Audemer avec plusieurs arrêts sur le territoire et qui connait une fréquentation en légère hausse depuis 2015 d'après les données de la Région Normandie (+3 % avec près de 59000 voyageurs en 2019 sur la totalité de la ligne[4]). Concernant les lignes de bus régulières qui desservent le territoire de la C. C. Roumois Seine (Le Landin/Elbeuf, Boissey-le-Châtel/Elbeuf et Le Bosc-Roumois/Rouen), les évolutions de fréquentation entre 2017 et 2020 (données transmises par la Région Normandie) sont tronquées par la crise de la Covid-19 étant donné qu'elles

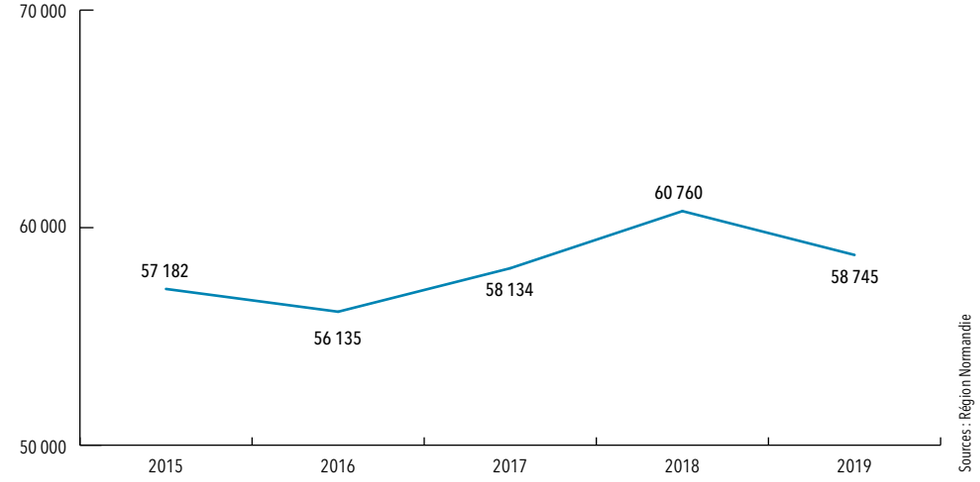
3 Source : https://actu.fr/normandie/grand-bourgtheroulde_27105/des-trains-supplementaires-gare-bourgtheroulde-thuit-hebert_28259426.html

4 Les données de fréquentation pour l'ensemble des arrêts du territoire de la C. C. Roumois Seine desservis n'ont pas pu être obtenues.

Évolution de la fréquentation annuelle de la gare de Bourgtheroulde Thuit-Hébert entre 2015 et 2019 (uniquement voyageurs)



Évolution de la fréquentation annuelle de la ligne de car TER Rouen/Pont- Audemer qui dessert la C.C. Roumois Seine entre 2015 et 2019 (en nombre de voyages)

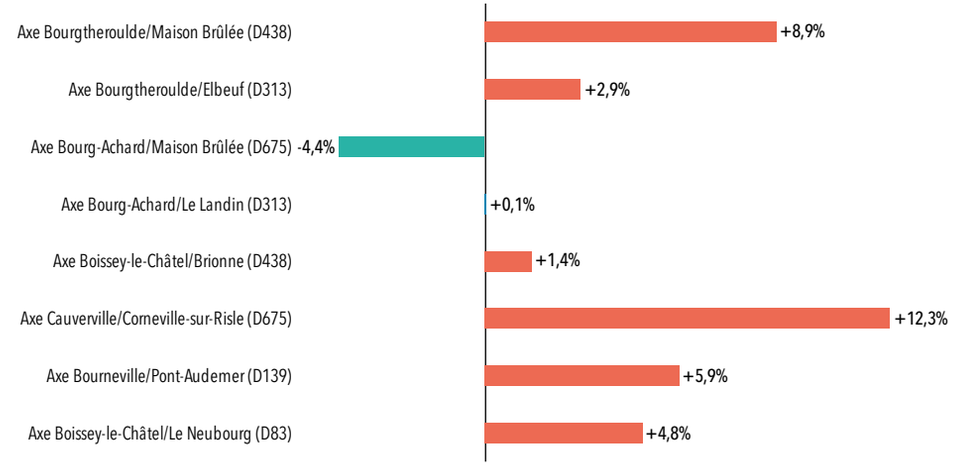


/ La CC Roumois Seine : la voiture est largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges et internes mais la marche est majoritaire pour les courtes distances /

sont majoritairement fréquentées par les scolaires. Néanmoins, durant l'année scolaire 2017/2018, plus de 45000 voyages sont comptabilisés sur la ligne 150 b (Boissey-le-Châtel/Elbeuf) qui dessert exclusivement des communes de la C.C. Roumois Seine et les relie à celle d'Elbeuf (où l'ensemble de ses collèges et lycées se situent à proximité directe des arrêts).

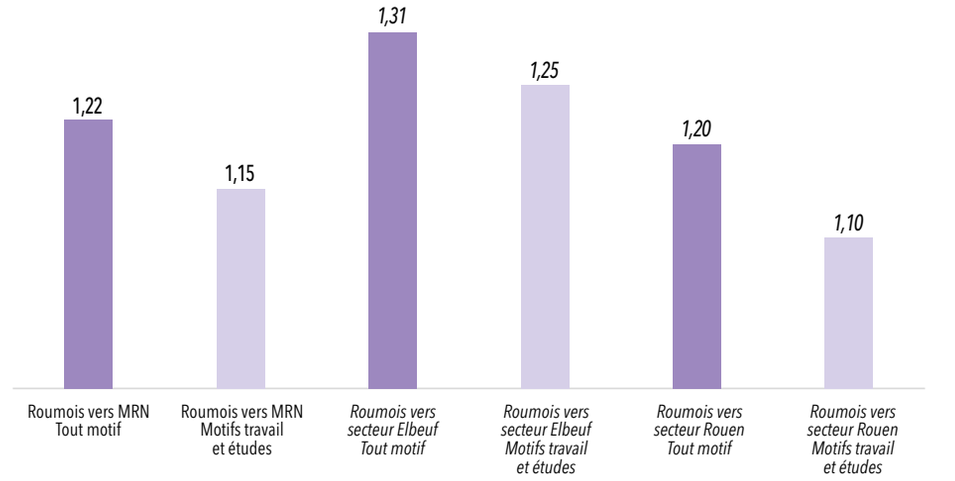
Concernant les axes routiers qui relient la C. C. Roumois Seine avec les polarités urbaines extérieures, leurs trafics sont globalement tous en hausse sur la période 2015-2019 d'après les données fournies par le Département de l'Eure. C'est notamment le cas de la portion de la D438 que relie le Grand-Bourgtheroulde à la Maison Brûlée où se situe l'accès (gratuit) à l'autoroute A13 (+8,9 %) ou encore des axes routiers qui desservent Pont-Audemer (+12,3 % pour la D675 entre Cauverville-en-Roumois et Corneville-sur-Risle ; +5,9 % entre Bourneville-Sainte-Croix et Pont-Audemer). Cette hausse du trafic routier est à mettre en relation avec la croissance démographique du territoire et vient confirmer le fort usage de la voiture sur le territoire. Afin de réduire la place de l'autosolisme dans les pratiques de déplacements pendulaires, la Région a lancé en 2018 un dispositif de covoiturage avec l'application Karos dont la C. C. Roumois Seine fut le territoire d'expérimentation. Ce service dénommé NOMAD Covoiturage met en relation des conducteurs et des passagers qui effectuent les mêmes trajets dans le cadre professionnel (avec rémunération des conducteurs). Si les données de fréquentation de ce service par les habitants de la C. C. Roumois Seine à destination de la Métropole Rouen Normandie ne sont pas connues, l'Enquête Ménages Déplacements renseigne le type d'utilisation de la voiture (conducteur ou passager) et autorise donc la caractérisation de ces pratiques de covoiturage. En 2017, un ratio de 1,22 personne par véhicule est observé pour les déplacements de la C. C. Roumois Seine en direction de la Métropole Rouen Normandie (tous motifs). En se basant uniquement sur les déplacements pendulaires (travail et études), ce ratio tombe à 1,15 personne et vient confirmer la place prépondérante de l'autosolisme dans les déplacements d'échanges entre ces deux territoires. Il est néanmoins intéressant de constater qu'il existe une différence non négligeable selon les destinations de la Métropole Rouen Normandie, à savoir les secteurs de Rouen et d'Elbeuf. En effet, le nombre de personnes par véhicule est de 1,10 pour les déplacements pendulaires en direction du secteur de Rouen contre 1,25 pour ceux en direction du secteur d'Elbeuf où sont observés des déplacements d'accompagnement plus nombreux (emmener son enfant au collège par exemple).

Évolution du trafic moyen journalier annuel sur les axes routiers d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur (2015/2019)



Sources : Département de l'Eure

Nombre moyen de personnes par voiture selon la destination du déplacement à partir de la C.C. Roumois Seine



Sources : EMD 2017

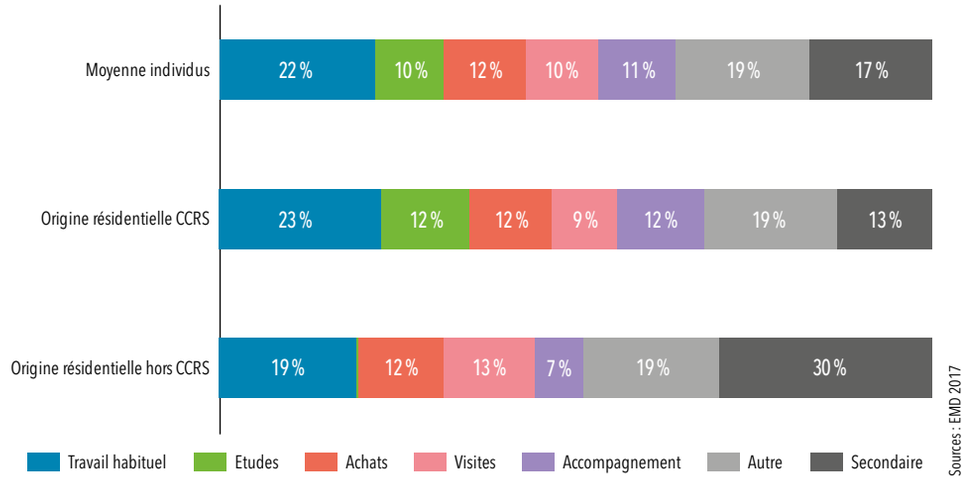
Des déplacements pendulaires et secondaires majoritaires parmi les déplacements d'échanges

Les motifs combinés (domicile-motif ou motif-domicile) des déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur en 2017 sont plutôt variés. Le travail sur le lieu habituel constitue le principal motif combiné de déplacement, soit 22 % des 61 800 déplacements d'échanges quotidiens (environ 13 550). Associées aux motifs liés aux études (10 %), ces mobilités pendulaires représentent environ le tiers des déplacements d'échanges (soit environ 19 450). Les déplacements «autres» (liés aux loisirs, RDV médicaux, etc.) constituent le deuxième motif combiné le plus important (19 % soit 11 550 déplacements) suivi des motifs «achats», «accompagnement» et «visites» qui représentent respectivement 12 % (7 200 déplacements), 11 % (6 800 déplacements) et 10 % (6 200 déplacements) de l'ensemble de ces déplacements d'échanges. En caractérisant selon l'origine résidentielle, il est constaté que les habitants de la C. C. Roumois Seine sont sensiblement plus nombreux à se déplacer vers l'extérieur dans le cadre de motifs contraints et pendulaires (35 % d'entre eux ont comme motifs le travail sur le lieu habituel ou les études soit environ 16 600 déplacements) que les résidents extérieurs se déplaçant vers la C. C. Roumois Seine (19 % soit 2 800 déplacements). En centrant l'analyse sur les déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie, la part des motifs combinés liés au travail habituel est plus importante que la part observée pour la totalité des déplacements d'échanges (28 % soit 10 050 déplacements) alors que celle des études est plus faible (6 % soit 2 300 déplacements). L'écart est encore plus grand pour les habitants de la C. C. Roumois Seine qui se déplacent vers la Métropole Rouen Normandie avec une part de 31 % pour le motif lié au travail sur le lieu habituel contre 8 % pour les études (soit respectivement 8 450 et 2 300 déplacements). Si des écarts d'effectifs sont constatés avec les données traitées de l'INSEE (les méthodes d'enquête diffèrent avec l'EMD qui lui se base exclusivement sur les déplacements réalisés la veille[5]), ces données confirment la polarisation exercée par la Métropole Rouen Normandie sur la C. C. Roumois Seine concernant le travail et, dans une moindre mesure, les études. La part des déplacements liés aux achats réalisés par les habitants de la C. C. Roumois Seine en direction de la Métropole Rouen Normandie est également un peu plus importante que pour la totalité des déplacements d'échanges (14 % contre 12 % soit 3 800 déplacements) avec notamment la présence du centre commercial régional du Clos des Antes à Tourville-la-Rivière.

Outre les déplacements domicile-motif ou motif-domicile, il existe également des déplacements dits «secondaires» qui n'ont aucun lien avec le domicile. Ces déplacements sont donc effectués en cours de journée (par exemple accompagner son enfant à l'école avant de se rendre sur son lieu de travail situé dans un autre territoire où ce deuxième déplacement sera considéré comme «secondaire», car sans lien avec le domicile) et répondent bien souvent à des logiques de rationalisation d'emploi du temps. Ces déplacements secondaires représentent 17 % de l'ensemble des déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur (soit environ 10 600). La caractérisation selon l'origine résidentielle des individus montre que la part de ce type de déplacement est beaucoup plus élevée chez les résidents extérieurs se déplaçant vers la C. C. Roumois Seine que l'inverse (30 % contre 13 % soit respectivement 4 300 et 6 300 déplacements). Des parts à peu près similaires sont observées concernant les déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie (28 % pour les habitants de la Métropole Rouen Normandie contre 12 % pour ceux de la C. C. Roumois Seine, soit respectivement 2 300 et 3 300 déplacements). En détaillant les motifs à destination de ces déplacements secondaires, les habitants de la C. C. Roumois Seine effectuent majoritairement des achats en direction de l'extérieur (27 % soit 2 250 déplacements) alors que ce sont les motifs liés aux visites et au travail qui sont majoritaires pour les résidents extérieurs en direction de la C. C. Roumois Seine (70 % à eux deux soit environ 3 000 déplacements). Par conséquent, deux tendances ressortent de cette analyse des déplacements secondaires. La première est que la C. C. Roumois est un territoire qui capte un nombre non négligeable de déplacements sans lien avec le domicile réalisé par des résidents extérieurs. La seconde est qu'il semblerait que les motifs à destination de ces déplacements secondaires ont un lien direct avec le motif de déplacement principal (notamment les achats pour les déplacements contraints pendulaires et les visites pour les déplacements non contraints).

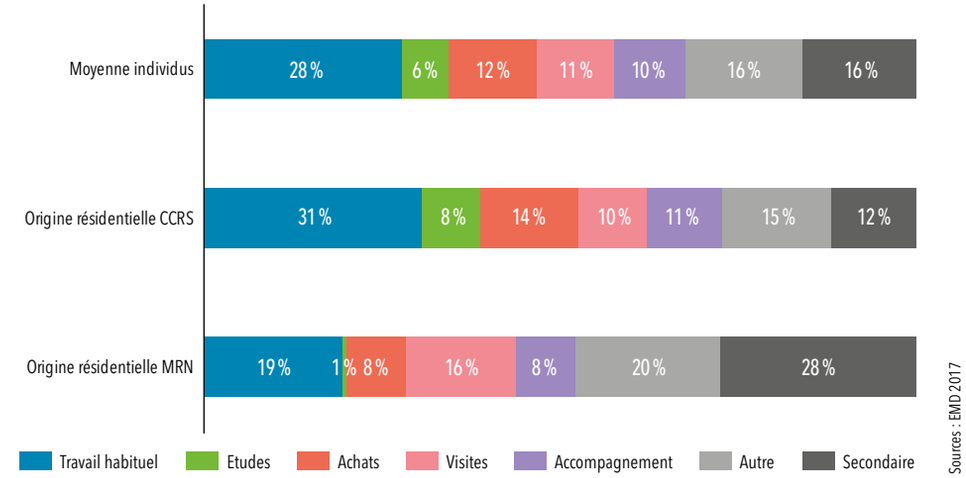
5 Par exemple, un étudiant de la C. C. Roumois Seine dont son lieu d'études est identifié à Mont-Saint-Aignan d'après la base des mobilités scolaires ne sera pas forcément identifié dans les déplacements pour motifs «études» à destination de la Métropole Rouen Normandie si celui-ci ne s'est pas déplacé la veille de l'enquête (absence de cours, déplacement effectué à partir de sa résidence étudiante au sein du pôle urbain rouennais, etc.).

Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



Sources : EMD 2017

Part des motifs combinés des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie selon l'origine résidentielle de la personne (2017)

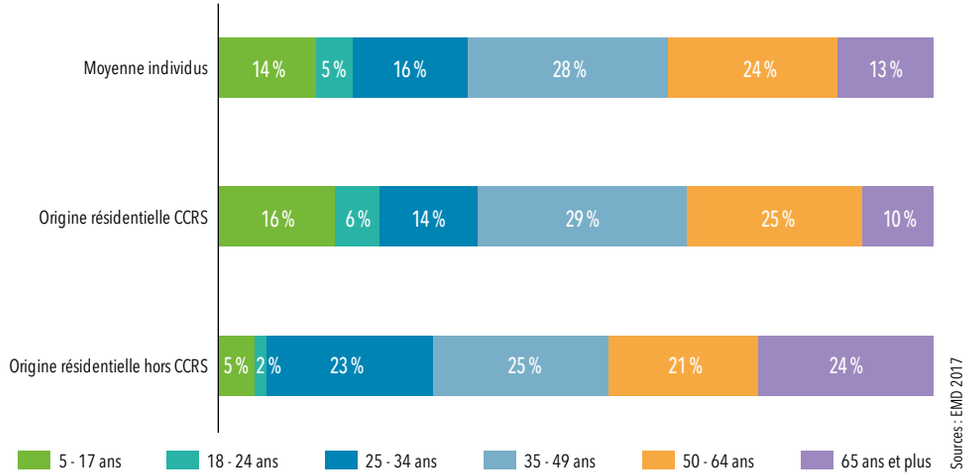


Sources : EMD 2017

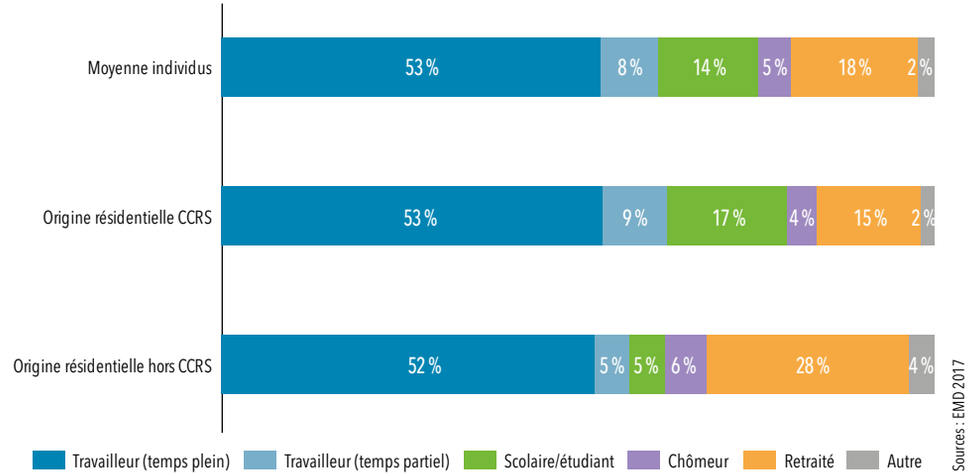
Les actifs au travail de 35-49 ans et les retraités comme profils les plus représentés parmi les individus réalisant des déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur

Quant aux individus qui réalisent ces déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur en 2017, des divergences de profil sont observées selon l'origine résidentielle. D'abord, si la répartition des hommes et des femmes est assez bien équilibrée à travers ces flux d'échanges, des différences marquées sont néanmoins observées pour les déplacements des habitants de la C. C. Roumois Seine en direction du secteur de Rouen (60 % de femmes contre 40 % d'hommes) ou encore des résidents du secteur d'Elbeuf qui se déplacent en direction de la C. C. Roumois Seine (67 % de femmes contre 33 % d'hommes). Ensuite concernant l'âge, les personnes réalisant les déplacements entre la C. C. Roumois Seine et l'extérieur ont plus de 35 ans pour les deux tiers d'entre eux. Néanmoins, des différences subsistent selon l'origine résidentielle où les moins de 25 ans sont sous-représentés chez les résidents extérieurs (7 % contre une moyenne de 19 %) alors que les plus de 50 ans y sont surreprésentés (45 % contre une moyenne de 37 %) contrairement au profil des habitants de la C. C. Roumois Seine (respectivement 22 % et 35 %). En ciblant uniquement les déplacements d'échanges entre la C. C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie, les mêmes tendances sont à peu près observées même si la classe d'âge des 65 ans et plus est majoritaire chez les résidents de la métropole rouennaise (27 %) alors que ce sont les 35-49 ans pour les habitants de la C. C. Roumois Seine qui sont majoritaires (29 %). Enfin, la large majorité des individus qui réalisent ces déplacements d'échanges sont des actifs au travail à temps plein (53 %). Les retraités (18 %) puis les scolaires/étudiants (14 %) constituent les deuxièmes et troisièmes occupations les plus représentées (à mettre en relation avec la représentation des classes d'âges correspondantes). En caractérisant par CSP, les employés (26 %) et les professions intermédiaires (23 %) sont majoritaires. L'analyse selon l'origine résidentielle montre que les retraités sont surreprésentés chez les résidents extérieurs (28 % contre une moyenne de 18 %) alors que les scolaires/étudiants sont légèrement surreprésentés chez les habitants de la C. C. Roumois Seine (17 % contre une moyenne de 14 %). Pour les CSP, les parts des ouvriers et des cadres chez les résidents extérieurs (respectivement 22 % et 19 %) sont plus importantes que celles des habitants de la C. C. Roumois Seine (17 % et 9 %).

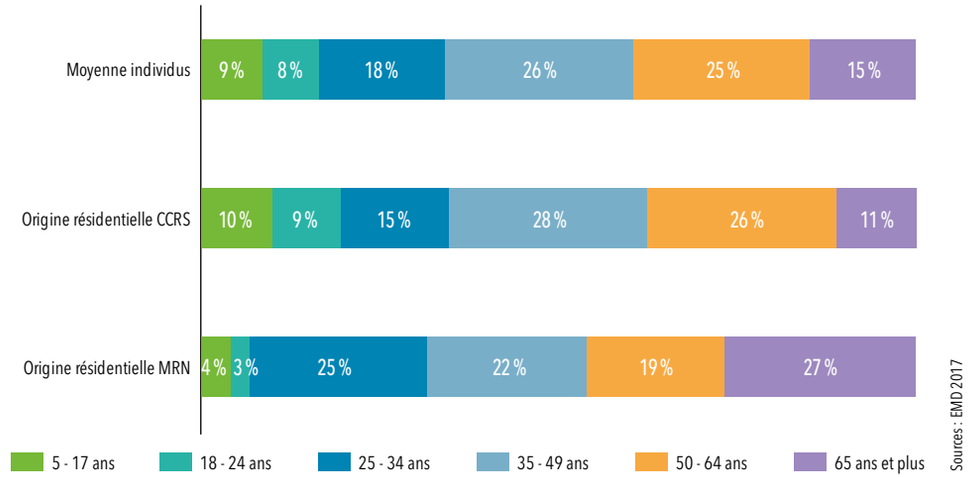
Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2017)



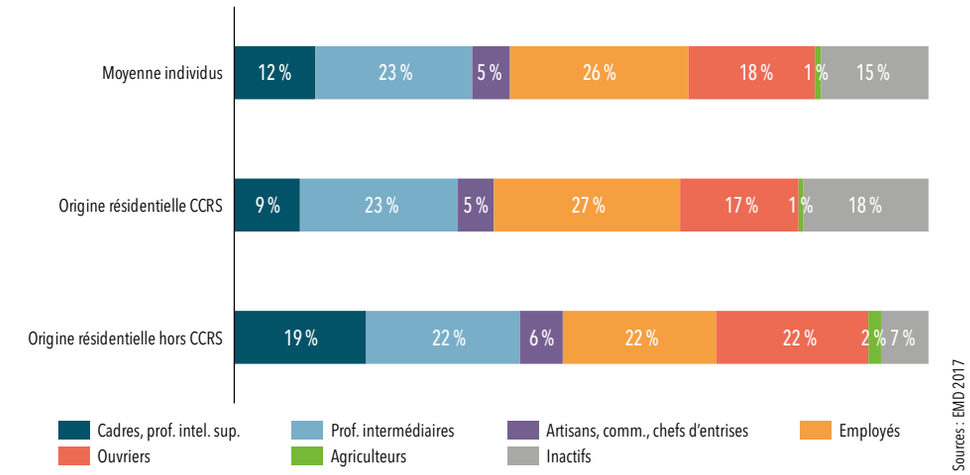
Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur selon l'occupation principale et l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et la Métropole Rouen Normandie selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements d'échanges entre la C.C. Roumois Seine et l'extérieur selon la CSP et l'origine résidentielle de la personne (2017)

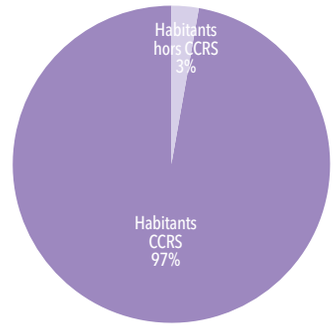


3. La marche plébiscitée pour les courtes distances dans le cadre des déplacements internes à la C. C. Roumois Seine

Des déplacements internes au territoire de la C. C. Roumois Seine très majoritairement réalisés par ses habitants

L'ensemble des déplacements internes au territoire de la C. C. Roumois Seine pour un jour ouvré de semaine en 2017 est au nombre de 65 750 (réalisés par environ 15 500 personnes). Par conséquent, malgré la polarisation exercée par plusieurs pôles urbains sur le territoire, les déplacements internes des habitants de la C. C. Roumois Seine sont plus nombreux que les déplacements réalisés avec d'autres territoires. 97 % de ces déplacements sont réalisés par les habitants du territoire (63 700) contre seulement 3 % pour les résidents extérieurs (2 100). De ce fait, le nombre de déplacements secondaires réalisés par ces personnes extérieures au sein du territoire de la C. C. Roumois Seine est peu important au regard du nombre de déplacements d'échanges effectués avec le territoire (14 400) et notamment dans le cadre de déplacements secondaires (4 300). En outre, le faible échantillon de personnes enquêtées parmi ces résidents extérieurs (31) invite à prendre leurs analyses avec beaucoup de précautions (marge d'erreur élevée).

Part des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon l'origine résidentielle de la personne (2017)

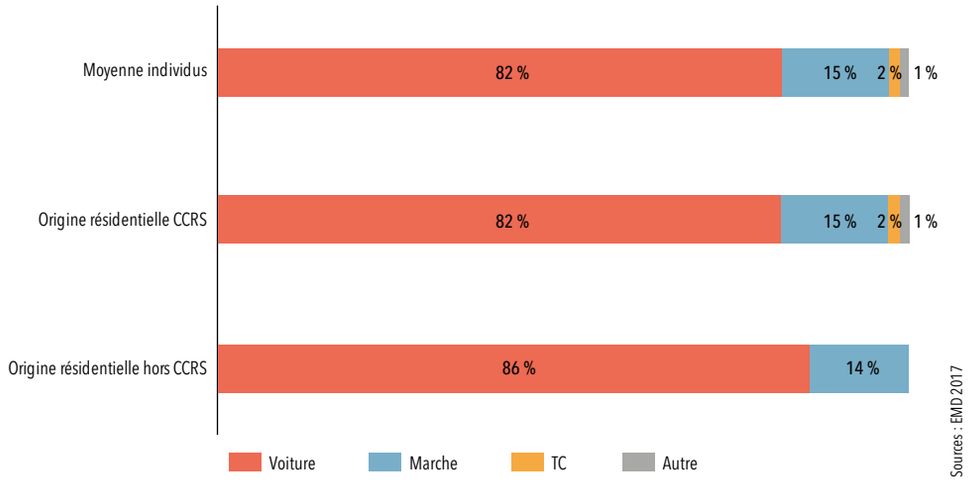


Sources : EMD 2017

La voiture largement utilisée lors des déplacements internes à la C. C. Roumois Seine... mais la marche est plébiscitée pour les courtes distances

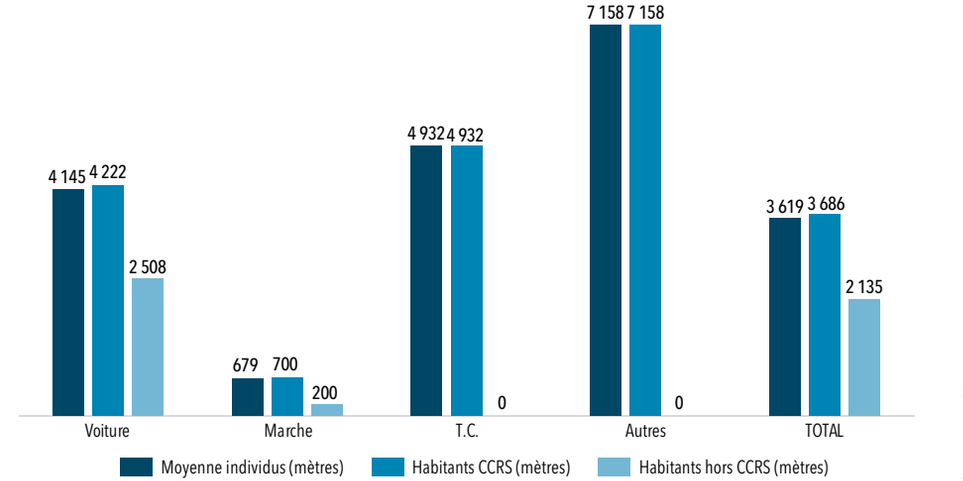
Si la voiture est largement utilisée pour la réalisation de déplacements d'échanges avec la C. C. Roumois Seine (92 % de part modale en 2017), qu'en est-il dans le cadre des déplacements internes au territoire ? La pratique automobile est aussi largement plébiscitée, mais avec une part modale un peu moins importante (82 % soit 53 700 déplacements quotidiens). En effet, la marche concurrence la voiture pour les déplacements de moins de 1,5 kilomètre où elle est même majoritaire (52 % contre 48 % pour la voiture) et représente 15 % de l'ensemble des déplacements internes au territoire (soit 10 150 déplacements). Néanmoins, le trafic est en hausse sur la plupart des principaux axes routiers internes à la C. C. Roumois Seine entre 2015 et 2019, témoignant d'une pratique automobile dynamique sur le territoire. Quant à la part modale des transports collectifs, elle n'est que de 2 % (soit 1 050 déplacements) même si elle atteint les 7 % pour les déplacements compris entre 5 et 10 kilomètres. Selon l'origine résidentielle des personnes, un usage légèrement plus important de la voiture est observé chez les résidents extérieurs par rapport aux habitants de la C. C. Roumois Seine pour effectuer leurs déplacements secondaires (part modale de 86 % contre 82 %). Néanmoins, il est intéressant d'observer que la part modale de la marche chez les résidents extérieurs est quasiment la même que les habitants de la C. C. Roumois (14 % contre 15 %). D'ailleurs, en regardant la distance moyenne de ces déplacements internes au territoire par mode de transports, il est constaté que les résidents extérieurs effectuent des déplacements plus courts que les habitants de la C. C. Roumois Seine avec une moyenne de 2,1 kilomètres contre 3,6 kilomètres. De manière générale, les déplacements internes à pied s'effectuent sur une distance moyenne de près de 700 mètres alors que ceux effectués en voiture atteignent en moyenne les 4,1 kilomètres. Ce sont les trajets en transports collectifs qui sont les plus longs avec une moyenne de près de 5 kilomètres (déplacement domicile-étude pour la large majorité d'entre eux) alors que les autres modes de transports (deux roues motorisées pour la plupart) sont trop peu utilisés pour établir une analyse objective. Par conséquent, ces flux internes au territoire de la C. C. Roumois Seine sont essentiellement des déplacements de proximité très majoritairement réalisés en voiture ou à pied pour les trajets infra-communaux.

Part modale des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon l'origine résidentielle de la personne (2017)



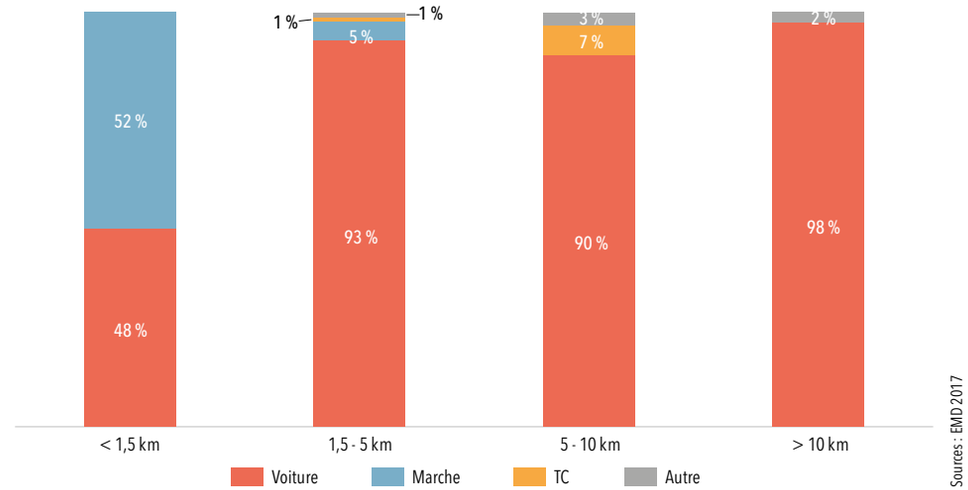
Sources : EMD 2017

Longueur moyenne des déplacements interne à la C.C. Roumois Seine selon le mode de transports et l'origine résidentielle de la personne (2017)



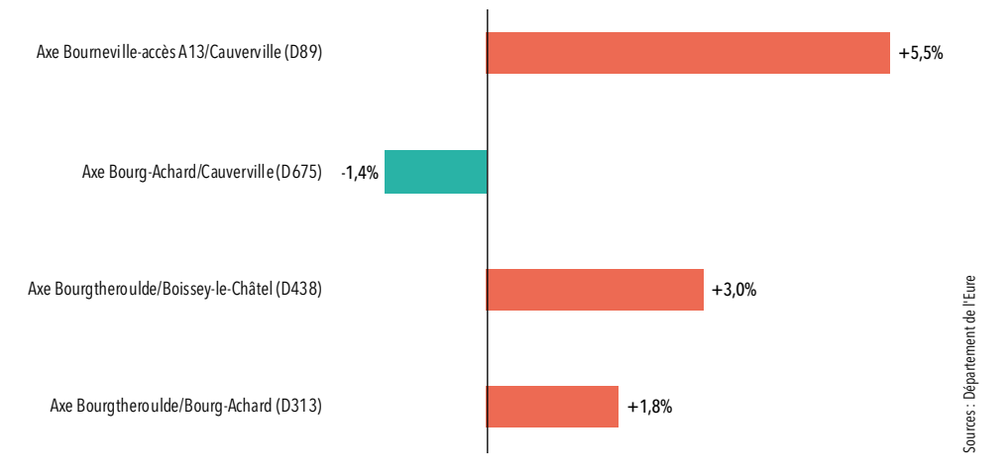
Sources : EMD 2017

Part modale des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon la distance cumulée (2017)



Sources : EMD 2017

Évolution du trafic annuel sur les axes routiers internes à la C.C. Roumois Seine (2015/2019)



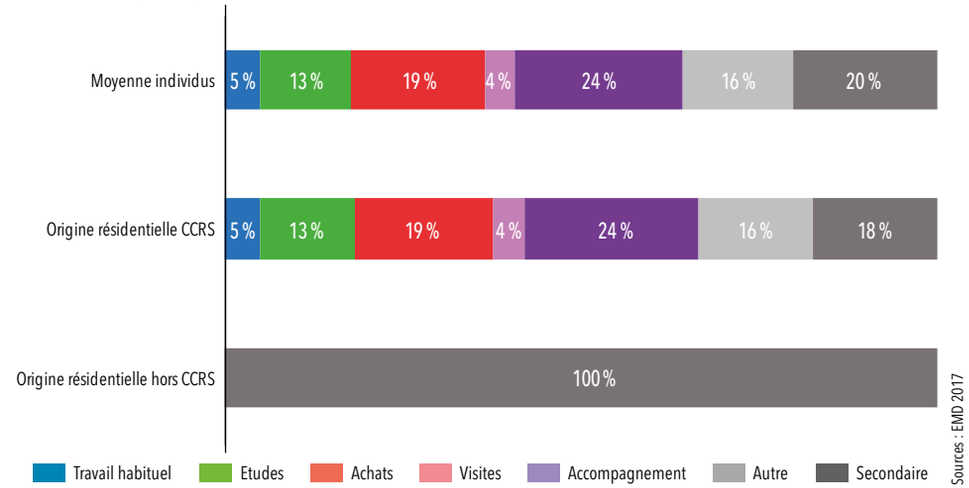
Sources : Département de l'Eure

/ La CC Roumois Seine : la voiture est largement utilisée dans le cadre des déplacements d'échanges et internes mais la marche est majoritaire pour les courtes distances /

L'accompagnement et les achats comme principaux motifs combinés de déplacements internes à la C.C. Roumois Seine

Les déplacements majoritaires internes au territoire de la C.C. Roumois Seine en 2017 le sont pour motifs accompagnement (domicile-accompagnement ou accompagnement-domicile) avec 24 % (soit 15 500 déplacements). Il s'agit essentiellement de déplacements de courte distance comme pour déposer son enfant à l'école ou au cours de sport. Ensuite, ce sont les déplacements secondaires (hors domicile) qui sont les plus nombreux avec 20 % (soit 13 350 déplacements, dont 2 100 réalisés par des résidents extérieurs). En caractérisant le motif à l'origine et à destination de ces déplacements, ce sont les motifs achats qui sont les plus fréquents (25 % à l'origine et 30 % à destination du déplacement) suivis des motifs accompagnement et visites. Il est donc intéressant de relever que ces motifs majoritaires qui s'inscrivent souvent dans une logique de rationalisation du temps n'ont aucun lien direct avec les déplacements contraints comme le travail ou les études. Avec 19 %, les achats constituent également un motif combiné fréquent concernant les déplacements internes au territoire (soit 12 400 déplacements) où les pôles de centralités territoriales comme Bourg-Achard, Grand-Bourgtheroulde ou encore Bourneville-Sainte-Croix viennent capter la plupart de ces flux par leurs commerces de proximité et leurs supermarchés. Viennent ensuite les motifs combinés autres (16 % soit 10 200 déplacements) puis études (13 % soit 8 350 déplacements) avec la présence de nombreuses écoles et de deux collèges. Les motifs combinés travail et visites ne représentent que respectivement 5 % (3 200 déplacements) et 4 % (2 800 déplacements) des flux internes alors qu'ils sont beaucoup plus fréquents dans le cadre des flux d'échanges avec le territoire de la C.C. Roumois Seine (22 % pour le travail et 10 % pour les visites).

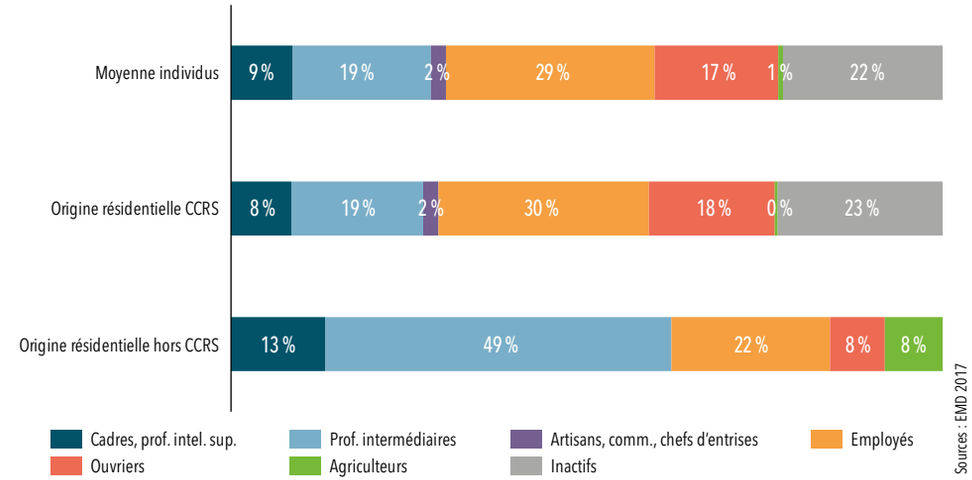
Part des motifs combinés des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon l'origine résidentielle (2017)



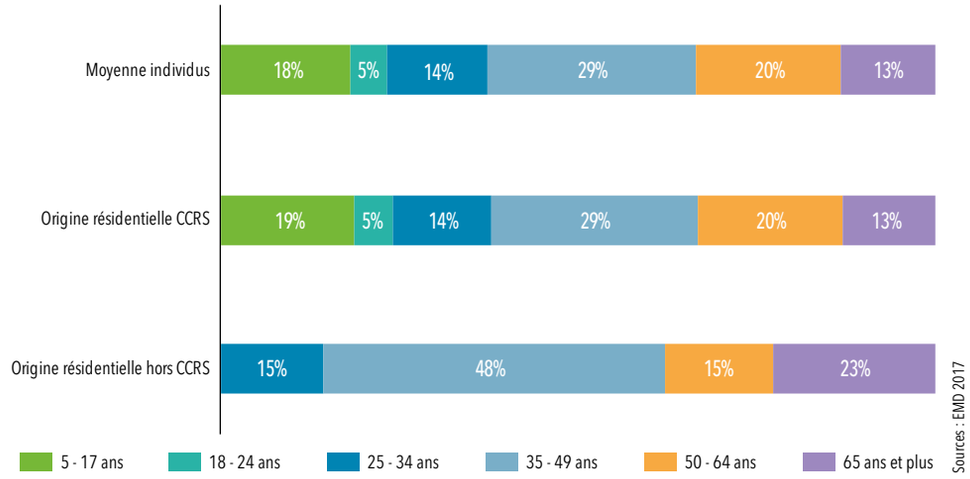
Sources : EMD 2017

Concernant le profil des individus qui réalisent ces déplacements internes au territoire de la C.C. Roumois Seine en 2017, des similarités sont observées avec le profil de ceux qui réalisent les déplacements d'échanges. Outre le fait que les femmes sont légèrement surreprésentées par rapport aux hommes (53 % contre 47 % soit environ 4 000 déplacements d'écart) et qui sont à mettre notamment en relation avec les nombreux déplacements d'accompagnement, les classes d'âges et les occupations principales les plus représentées sont à quelques différences près les mêmes. En effet, les individus âgés de 35 à 64 ans constituent pratiquement la moitié des personnes réalisant ces déplacements internes (49 %), suivis des moins de 25 ans (23 %), des 25-34 ans (14 %) puis enfin des plus de 65 ans (13 %). Idem pour l'occupation principale de ces individus où une majorité d'actifs au travail à temps plein est observée (40 % des déplacements) ainsi que des retraités (21 % des déplacements) et des scolaires/étudiants (20 % des déplacements). Par CSP, si les employés et les professions intermédiaires sont aussi parmi les plus représentées, la part des inactifs (scolaires, retraités, etc.) est néanmoins importante (22% contre 15% pour les déplacements d'échanges).

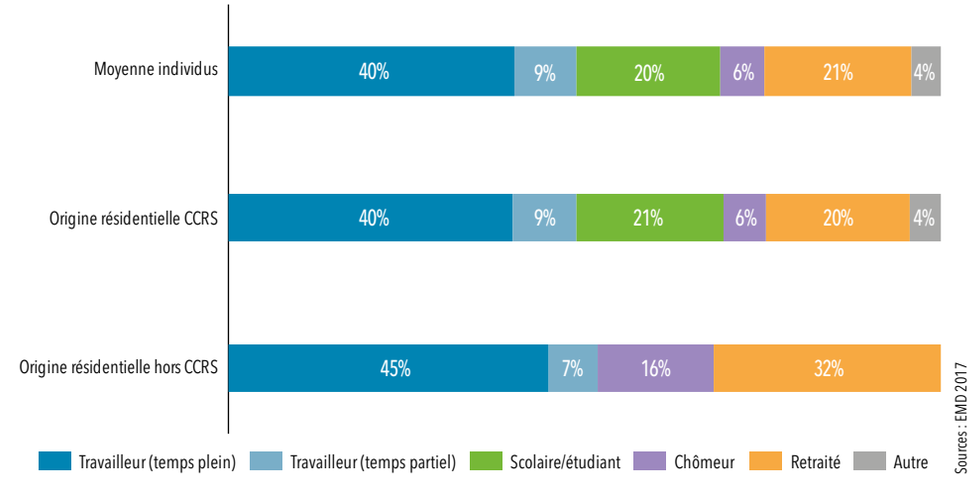
Part des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon la CSP et l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon la classe d'âge et l'origine résidentielle de la personne (2017)



Part des déplacements internes à la C.C. Roumois Seine selon l'occupation principale et l'origine résidentielle de la personne (2017)



> synthèse des résultats et conclusion

L'analyse des mobilités du territoire de la C. C. Roumois Seine (déplacements internes et d'échanges) a permis de mettre en exergue plusieurs dynamiques :

• Une forte polarisation exercée par la Métropole Rouen Normandie sur la C. C. Roumois Seine qui génère de nombreux déplacements d'échanges (notamment par l'emploi où près de la moitié des actifs du territoire travaille au sein du secteur de Rouen).

• L'absence de lycées sur le territoire de la C. C. Roumois Seine qui contribue à un nombre de déplacements non négligeables en direction des établissements d'Elbeuf ou Pont-Audemer.

• Malgré son caractère résidentiel, le territoire de la C. C. Roumois Seine exerce une forme d'attractivité par l'emploi auprès de jeunes actifs extérieurs dans le secteur du commerce et des transports (pôle logistique du Parc d'Activités du Roumois Seine).

• De nombreux déplacements réalisés au sein du territoire de la C. C. Roumois Seine qui témoignent de l'attractivité des polarités locales sur ses habitants en termes de services et équipements de proximité.

• Une très forte utilisation de la voiture, favorisée par une accessibilité routière élevée, qui se traduit notamment par un phénomène d'autosolisme particulièrement marqué pour les déplacements d'échanges en direction de la métropole rouennaise.

• Un usage majoritaire de la marche pour les déplacements de courte distance et une timide concurrence modale des transports collectifs sur la voiture pour les déplacements de moyenne distance (essentiellement liés aux mobilités scolaires).

Au regard des dynamiques de mobilités qui animent le territoire de la C. C. Roumois Seine ainsi que du profil des habitants, mais aussi des usagers des différents modes de transports, plusieurs enjeux peuvent être soulevés afin d'éclairer les décisions publiques dans le cadre de la prise de compétences mobilités de la LOM.

Le potentiel de décarbonation des mobilités du territoire est important et permettrait ainsi de répondre aux enjeux édictés dans le PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territoriale) en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou encore de la qualité de l'air. En effet, si la voiture est largement utilisée par les habitants dans leurs déplacements d'échanges avec les territoires limitrophes, la création d'aires de covoiturage ainsi que les déploiements par la Région Normandie et la Métropole Rouen Normandie des applications Karos et Klaxit sur le territoire (permettant de rémunérer les covoitureurs lors des trajets domicile-travail) font partie des solutions disponibles de réduction des émissions de CO_2. Par exemple, en tenant compte du nombre d'actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaille à l'extérieur de leur territoire et qui s'y rend généralement en voiture (environ 13 140 d'après les données de la base MOBPRO en 2017), de leur distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail (29 kilomètres en tenant compte des mobilités internes au territoire) et de l'émission moyenne de CO_2 par kilomètre d'un véhicule neuf d'un particulier (environ 120 g en 2020[1]), un total

1 Source : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publicationweb/324

d'environ 18 290 tonnes de CO_2 sont émis dans l'atmosphère annuellement (en tenant compte dans le calcul des cinq semaines de congés annuels et d'un jour télétravaillé par semaine, soit 200 jours/an). Ce levier de réduction des émissions de CO_2 est donc important si une partie de ces actifs pendulaires, pour la plupart autosolistes, décidaient de covoiturer pour se rendre sur leur lieu de travail. Outre le covoiturage, le potentiel ferroviaire est également élevé au regard du nombre d'actifs de la C. C. Roumois Seine qui travaille au sein des secteurs de Rouen et d'Elbeuf desservis par la ligne TER Caen-Rouen (environ 7050), comparé au nombre d'abonnés du territoire intercommunal dont leur destination ferroviaire est Rouen ou Elbeuf (moins de dix fin 2019). La constitution des futurs bassins de mobilité dans le cadre de la LOM favorisera les coopérations interterritoriales afin d'accompagner ces flux dans un contexte de préservation de l'environnement.

Si le potentiel de décarbonation des mobilités est une réalité pour les flux pendulaires, il l'est également pour les déplacements internes au territoire où les mobilités actives et douces y trouvent leur pertinence selon les distances à parcourir (marche à pied pour les distances inférieures à un kilomètre, vélo et trottinette pour les distances comprises entre 1 et 6 kilomètres voire jusqu'à 10 kilomètres avec assistance électrique, transport collectif pour les distances supérieures à 5 kilomètres, etc.). Il existe donc un véritable enjeu de développement des mobilités actives dans le cadre des déplacements de proximités qui sont notamment générés par les polarités attractives du territoire (commerces, services, etc.). Par exemple, le vélo à assistance électrique (VAE) connait un engouement significatif depuis plusieurs années en France (notamment avec la mise en place d'aides gouvernementales et de la part de certaines collectivités territoriales dans le cadre de l'acquisition d'un vélo de ce type) et permet de s'affranchir des distances, mais aussi des moindres dénivelés pour des personnes qui ne sont pas forcément sportives. Le vélo cargo peut par exemple répondre aux enjeux de décarbonation des déplacements liés à l'accompagnement d'une tierce personne (déposer son enfant à la garderie ou à la maternelle) et aux achats (réaliser des courses aux commerces de proximité ou au supermarché du coin) qui constituent les deux principaux motifs de déplacements au sein du territoire intercommunal. Néanmoins, pour favoriser une pratique plus large du vélo sur le territoire (par modale inférieure à 1 %), il est indispensable de développer des infrastructures cyclables comme des pistes ou voies dédiées (l'itinéraire de la Seine à Vélo qui traverse le nord du territoire est avant tout à vocation touristique et ludique), des lieux de stationnement sécurisés et des lieux de services (stations de gonflage, services de réparation, zones de recharges pour VAE, etc.). Le parcours résidentiel (71 % sont originaires d'une commune urbaine) et le profil socio-professionnel des nouveaux habitants du territoire (plutôt jeunes avec ou sans enfants et disposant d'un emploi) semblent d'ailleurs être en adéquation avec les enjeux de décarbonation des mobilités (expériences des mobilités douces et actives urbaines, pouvoir d'achat, etc.). En outre, l'accompagnement des mobilités des seniors dans un contexte de vieillissement de la population constitue aussi un autre enjeu important (par exemple : système de transport à la demande, cheminement piétonnier lisible et sécurisé dans les centralités du territoire, etc.).

> glossaire

Déplacement : Individu qui se déplace d'un lieu (origine) à un autre (destination) pour y réaliser une activité (motif de déplacement). Un déplacement peut se réaliser seul (autosolisme, vélo, marche, etc) ou accompagné (covoiturage, train, bus, etc) mais un déplacement sera comptabilisé et caractérisé pour chaque individu dans le cadre de cette étude (1 déplacement = 1 personne). Un individu peut réaliser plusieurs déplacements au cours d'une même journée (ex : domicile-travail ; travail-achats ; achats-travail ; travail-domicile).

Déplacement d'échange : Individu qui effectue un déplacement d'un territoire à un autre. Dans le cadre de cette étude, il s'agit d'un individu qui effectue un déplacement entre le territoire de la C.C. Roumois Seine et un territoire limitrophe (EPCI, secteur de la Métropole Rouen Normandie, etc).

Déplacement interne : Individu qui effectue un déplacement au sein d'un même territoire. Dans le cadre de cette étude, il s'agit d'un individu qui effectue un déplacement au sein du territoire de la C.C. Roumois Seine (origine et destination).

Déplacement intermodal : Individu qui se déplace d'un lieu (origine) à un autre (destination) en combinant plusieurs modes de transports mécanisés (voiture, bus, vélo, train, etc). On appelle « **trajet** » chaque partie du déplacement réalisé avec le même mode de transport (donc un transport intermodal est composé de plusieurs trajets). La marche à pied n'est pas comptabilisée dans le cadre des déplacements intermodaux (uniquement les moyens de locomotion mécanisés).

Flux : Mouvement de population d'un territoire à un autre (Région, Département, EPCI, commune, etc).

Flux pendulaires : Ensemble des déplacements quotidiens (ou de manière fréquente) de la population entre le domicile et le lieu de travail habituel ou le lieu d'études habituel.

Mobilité : Désigne un changement de lieu accompli par un ou plusieurs individus et renvoie à leurs capacités à se déplacer dans un espace géographique. « Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de la maitrise de la distance par la mobilité » (Lévy et Lussault, 2003).

Migration (résidentielle) : Fait de changer de lieu de résidence pour une durée longue ou définitive.

Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure
101, Bd de l'Europe – CS 30220 - 76004 Rouen cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96
Courriel : contact@aurbse.org – Site : www.aurbse.org

EU190