

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLES MOYENNES SUR LES COMMUNES DU SYNDICAT MIXTE DU PAYS DU CALAISIS

Présentation des résultats
Septembre 2009

Contact TEST
Damien BRASSART (d.brassart@test-sa.com)

SOMMAIRE

Les partenaires	3
Contexte et objectifs	4
Méthodologie	5
Glossaire	6
Découpages	9
1. Caractéristiques des habitants	11
A. Données socio-économiques	12
B. Habitat et trajectoires résidentielles	15
2. Caractéristiques des déplacements	19
A. Mobilité / Parts modales	20
B. Motifs de déplacements	26
3. Structure des déplacements	29
A. Flux de déplacements	30
B. Horaires, durées et longueurs des déplacements	37
4. Usage des modes	41
A. La voiture	42
B. Les TCU	47
C. Les autres TC	51
D. Tous TC	54
E. Le vélo	56
F. Les 2 roues motorisés et la marche	59
G. La marche	61

LES PARTENAIRES

• Maître d'ouvrage	SYMPAC
• Assistant au maître d'ouvrage	CETE Nord-Picardie
• Prestataire	TEST SA
• Groupe de pilotage	SYMPAC - Etat - Région Nord-Pas-de-Calais – CCI - Intercommunalités
• Partenaires financiers	SYMPAC - Etat - Région Nord-Pas-de-Calais
• Base de sondage	Fichier des abonnés au téléphone fixe
• Périmètre d'enquête	63 communes du SYMPAC
• Population du périmètre d'enquête	160 632 habitants (FILICOM 2007)
• Nombre de secteurs de tirage	64 secteurs
• Découpage d'exploitation standard	DTIR (tirage d'échantillon), D5
• Nombre de ménages enquêtés	2 128 ménages, soit 2 518 personnes interrogées
• Durée de la collecte	10 semaines
• Période de collecte	12 février 2009 au 16 mai 2009 (hors vacances scolaires)

CONTEXTE ET OBJECTIFS

● Le SYMPAC a confié à la société TEST la réalisation d'une enquête sur les déplacements des ménages résidant dans un périmètre constitué de 63 communes.

● Ce type d'enquête permet de décrire les caractéristiques des déplacements des individus et des ménages habitant sur le territoire étudié. Elle donne « une photographie » des comportements de mobilité des ménages au quotidien.

● L'objectif de cette enquête est d'améliorer la gestion des territoires et des flux de circulation, en adaptant les politiques de transport, de planification, d'aménagement du territoire et surtout en facilitant l'articulation entre ces politiques.

● Les enquêtes se sont déroulées au premier semestre 2009, auprès d'un échantillon de 2 128 ménages et de 2 518 personnes âgées de 11 ans et plus. 1 à 2 personnes de 11 ans et plus de chaque ménage de l'échantillon étant interrogées sur leurs déplacements de la veille du jour de l'enquête.

Les résultats présentés dans ce document sont donnés sur la base de l'ensemble de la population de 11 ans et plus de l'aire de l'étude.

METHODOLOGIE

- Tirage aléatoire de l'échantillon dans la base des abonnés au téléphone fixe : à partir du fichier, un numéro d'ordre aléatoire a été attribué à chaque adresse.
- Envoi d'une lettre-avis à chaque ménage sélectionné
- Interview réalisée lors du premier contact ou rendez-vous pris par l'enquêteur
- Les interviews sont réalisées du mardi au samedi sur les déplacements effectués du lundi au vendredi
- Interviews par méthode CATI (téléphone)
- Questionnaire composé de plusieurs thèmes : ménage, personne, déplacement
- Saisie et apurement des données recueillies : l'apurement consiste à effectuer un contrôle sur les codes possibles par question. D'autres contrôles plus poussés ont permis de vérifier la cohérence entre les fiches et entre questions.
- Calcul des coefficients de redressement : ils ont été effectués à partir des données INSEE (RP 2006) et des données FILOCOM de 2007. L'objectif est d'appliquer ces coefficients par secteur afin de retrouver la population réelle du secteur. Un premier redressement a été effectué sur l'âge des personnes, un second sur le nombre de personnes par ménage.
- Production des données standard CERTU

GLOSSAIRE

🕒 **Le ménage** est l'ensemble des personnes habitant un même logement. L'enquête est réalisée auprès d'une ou deux personnes du ménage **âgées d'au moins 11 ans**.

🕒 **Le déplacement** est un aller simple effectué sur la voie publique, entre deux endroits différents, chacun étant caractérisé par une activité appelée **motif** de déplacement.

Un déplacement peut se faire avec un ou **plusieurs modes** de transport. Tous les déplacements des personnes âgées de 11 ans et plus sont recensés, à l'exception des déplacements effectués en tant que conducteur d'un véhicule utilisé lors de transport marchand de personnes ou de marchandises.

🕒 **Les modes** sont les différents moyens de transport (seul le mode principal, selon la hiérarchie TC, VP, 2 roues, figure dans les résultats). Les modes sont recensés et regroupés en catégories :

modes regroupés	modes inclus
VPC	conducteur de véhicule particulier
VPP	passager de véhicule particulier
TCU	passager métro passager tramway passager bus urbain
AUTRE TC	passager SNCF transport employeur transport scolaire passager car interurbain
VÉLO	bicyclette
2 ROUES < 50cm ³	deux roues < 50 cm ³
2 ROUES >= 50cm ³	deux roues >= 50 cm ³
MARCHE	marche à pied exclusive
AUTRE	passager taxi fourgon, camionnette, camion transport fluvial ou maritime avion autres modes

GLOSSAIRE (suite)

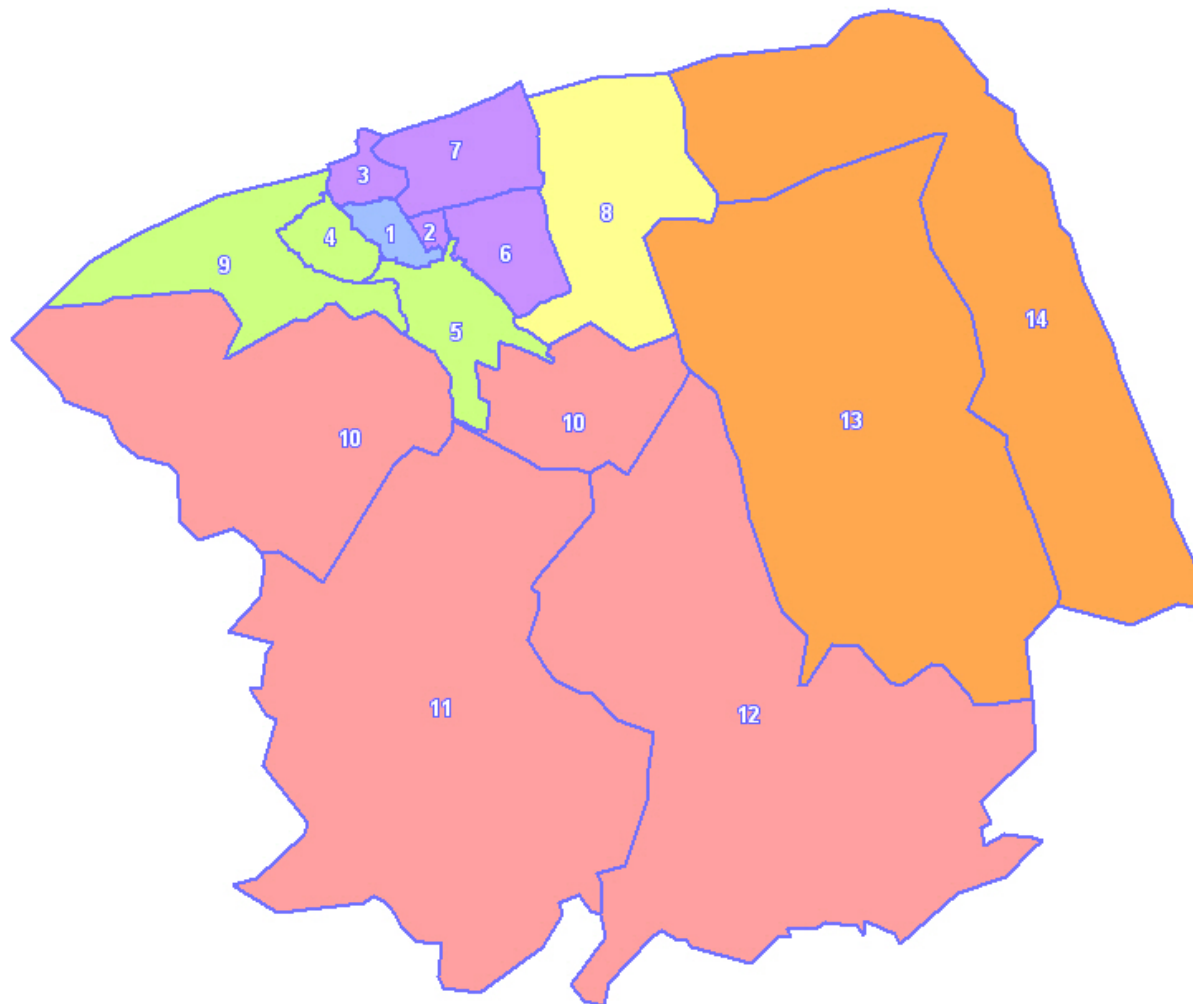
- ④ **La mobilité** est le nombre moyen de déplacements par personne et par jour
- ④ **Le taux de motorisation** est le nombre moyen de voitures possédées par les ménages
- ④ **Les motifs** sont les différentes activités pour lesquelles sont effectués les déplacements. Les motifs combinés sont constitués de la combinaison orientée du motif Origine et du motif Destination. On distingue plusieurs catégories de motifs combinés :

Motif combiné	motif origine (respectivement destination)	motif destination (respectivement origine)
travail habituel	domicile	travail sur le lieu d'emploi déclaré
école	domicile	école maternelle et primaire collège lycée
université	domicile	université et grandes écoles
achats	domicile	multimotifs en centre commercial achats en grand magasin, supermarché, hypermarché achats en petit et moyen commerce achats en marché couvert ou de plein vent
accompagnement	domicile	accompagner quelqu'un aller chercher quelqu'un dépose d'une personne à un mode de transport reprise d'une personne à un mode de transport
visites	domicile	visite à des parents ou amis
autre	domicile	travail sur un autre lieu nourrice, crèche santé démarches recherche d'un emploi loisirs, activités sportives, culturelles ou associatives promenade, lèche-vitrines restauration hors du domicile tourné autres motifs
secondaire	tous motifs sauf domicile	tous motifs sauf domicile



PRESENTATION DES RESULTATS

DECOUPAGE DE L'AIRE D'ETUDE (DTIR=14 secteurs)

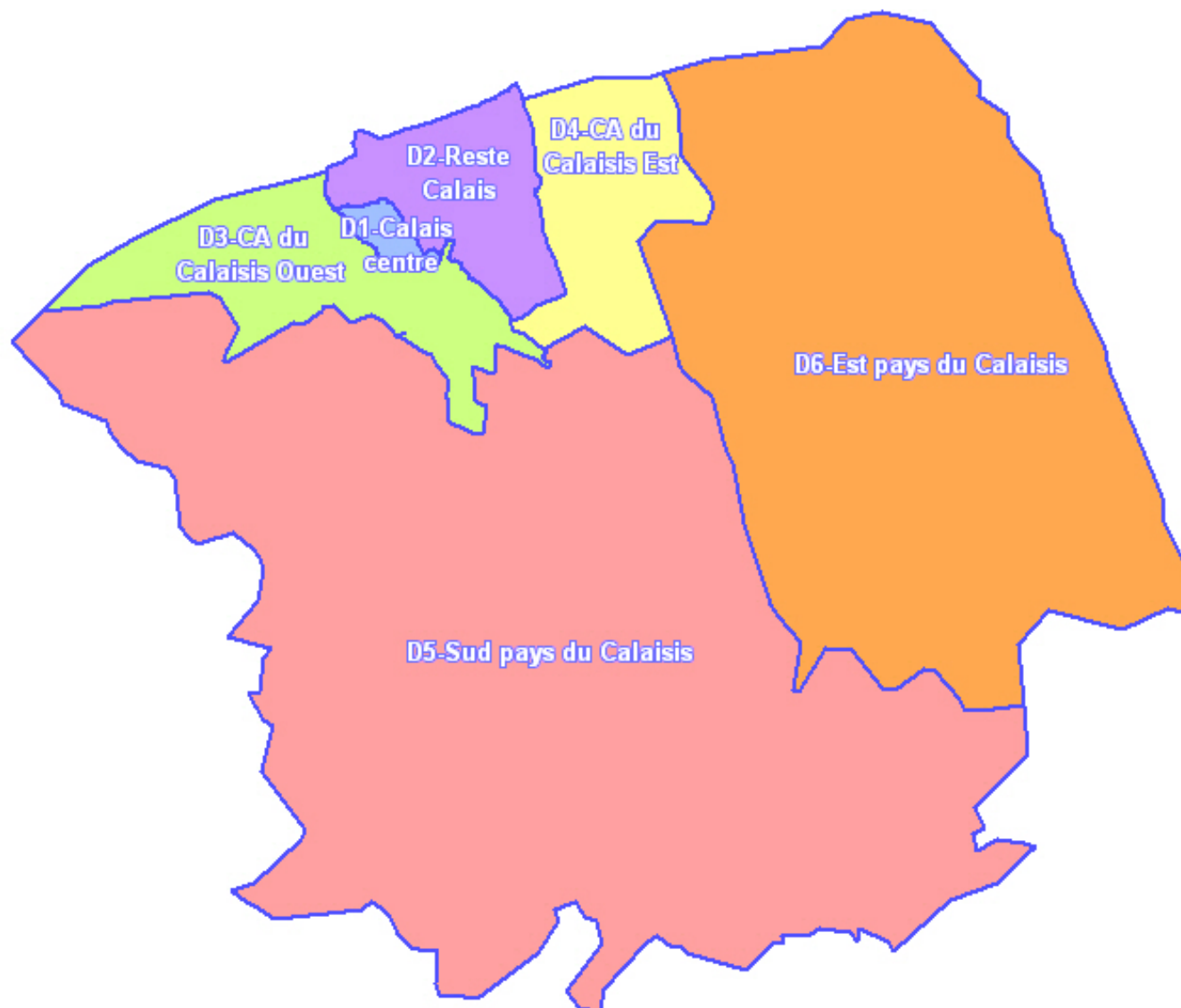


N° SECTEUR	NOM DU SECTEUR
1	Centre Ville - Saint Pierre
2	Nouvelle France
3	Calais Nord – La Plage
4	Fort Nieulay – Cailloux
5	Pont du Leu – Coulogne – Virval
6	Beau Marais – St Exupéry
7	Petit Courgain - Mivoix
8	Marck
9	Sangatte – Coquelles
10	Sud Ouest du Calaisis
11	Trois-Pays
12	Ardésis Vallée de la Hem
13	Région d’Audruicq Nord Est
14	Région d’Audruicq Sud Ouest

Les résultats de l'enquête peuvent être présentés selon plusieurs découpages. Le territoire enquêté a été découpé en 14 secteurs de tirage d'échantillon (appelé DTIR). Un second découpage a été créé à partir de regroupements de secteurs de tirage, en 6 zones (D5).

Les résultats de l'exploitation « standard CERTU » sont fournis pour un ou plusieurs de ces découpages selon les variables.

DECOUPAGE DE L'AIRE D'ETUDE (D5=6 secteurs)



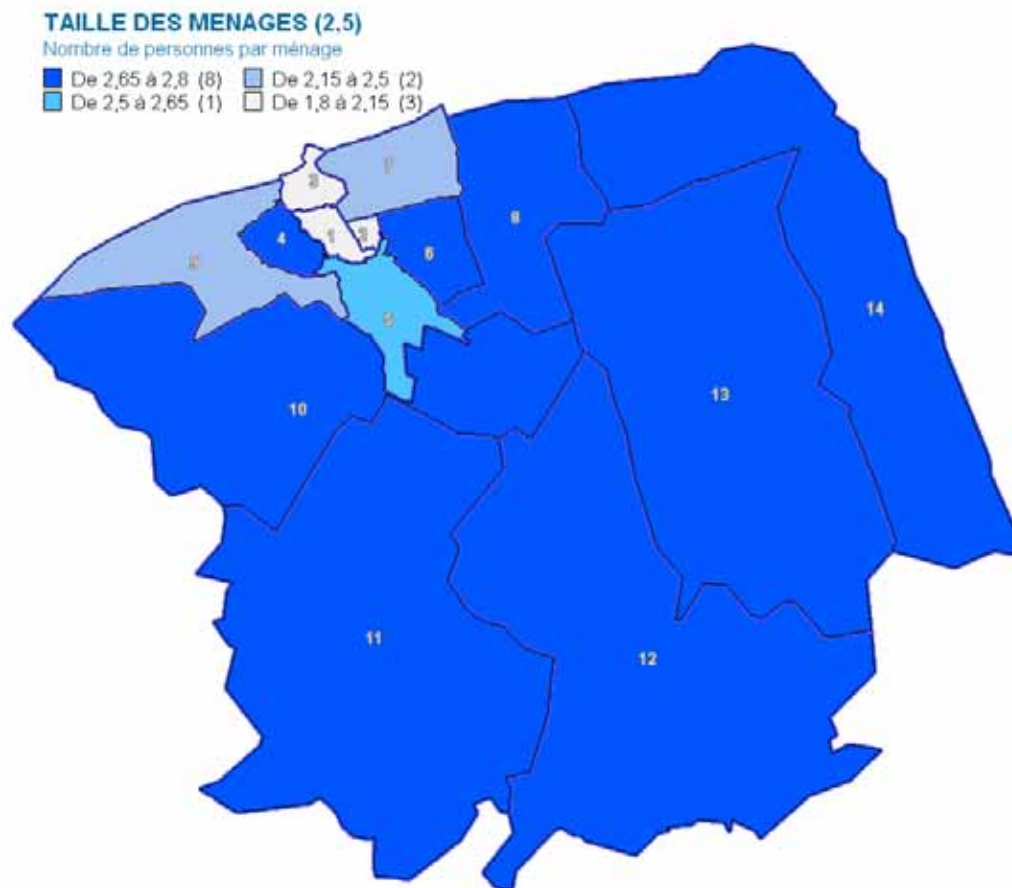


1. CARACTERISTIQUES DES HABITANTS



A. DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

TAILLE DES MENAGES

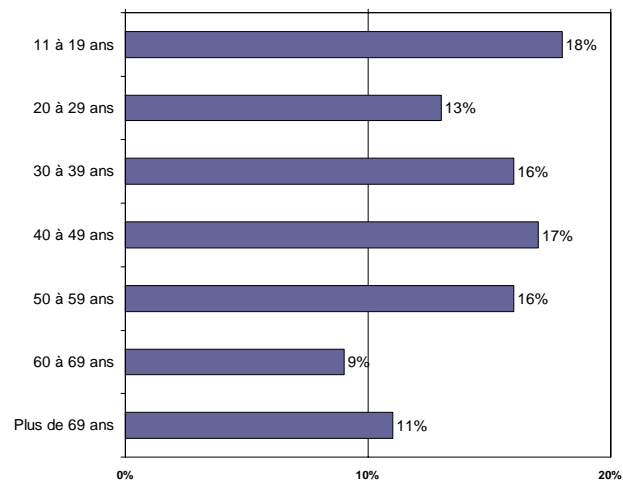


Après redressements, l'aire d'études comprend 63 674 ménages, soit 134 251 personnes de 11 ans et plus (estimation établie d'après les données du Recensement Général de la Population 2006 et FILOCOM 2007).

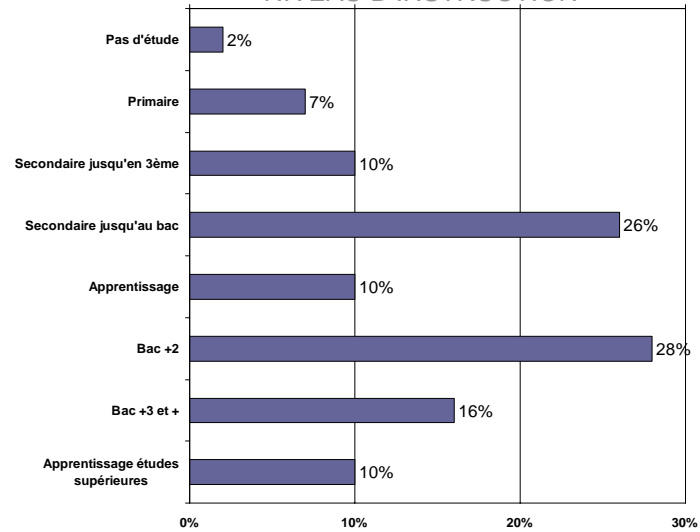
La taille moyenne des ménages est de 2,5 personnes avec toutefois quelques disparités selon les zones. Les ménages les plus petits sont situés dans la partie centrale des agglomérations (1,8 personne dans le secteur 3) tandis que les zones périurbaines comptent davantage de grands ménages.

CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

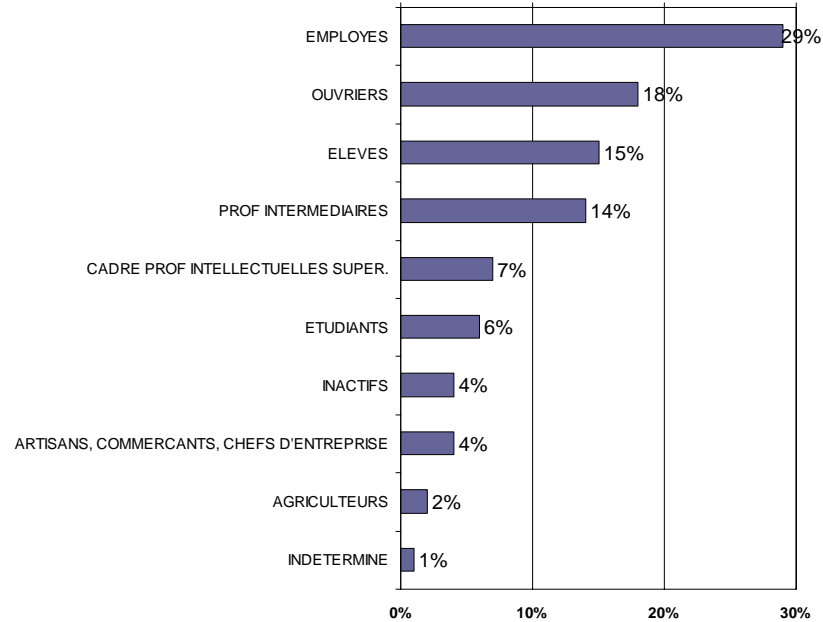
TRANCHE D'AGE



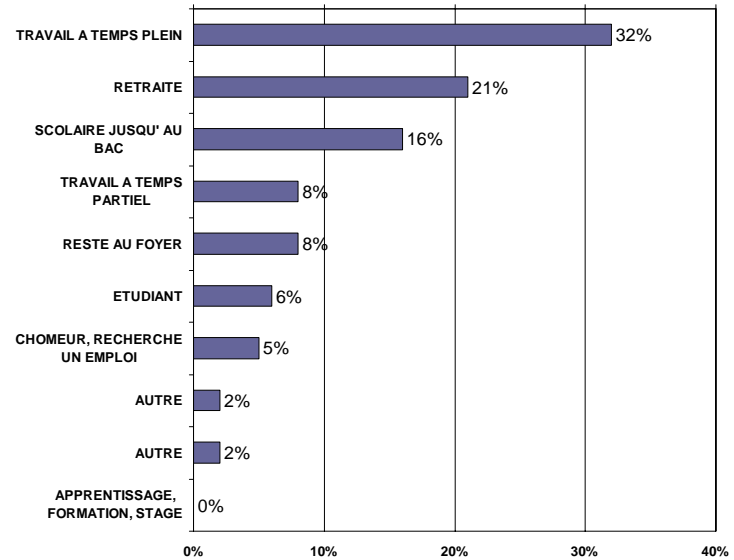
NIVEAU D'INSTRUCTION



CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (PCS)⁽¹⁾



OCCUPATION PRINCIPALE⁽¹⁾



⁽¹⁾ L'occupation principale concerne l'activité le jour de l'interview, alors que la PCS concerne le dernier emploi.



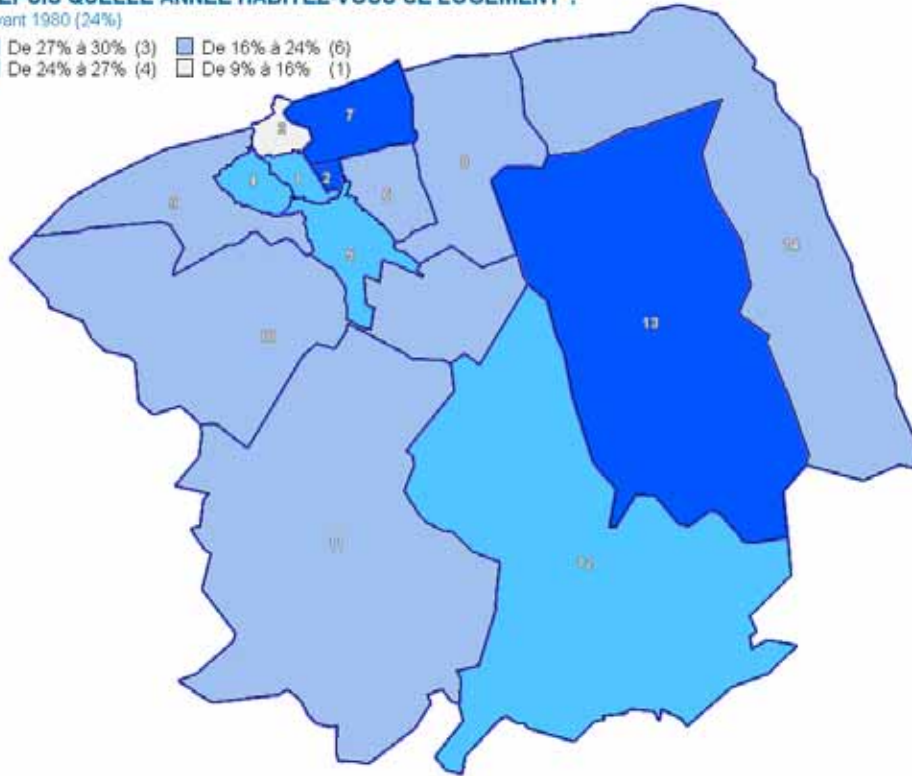
B. HABITAT ET TRAJECTOIRES RESIDENTIELLES

ANCIENNETE D'OCCUPATION DU LOGEMENT ACTUEL

DEPUIS QUELLE ANNEE HABITEZ-VOUS CE LOGEMENT ?

Avant 1980 (24%)

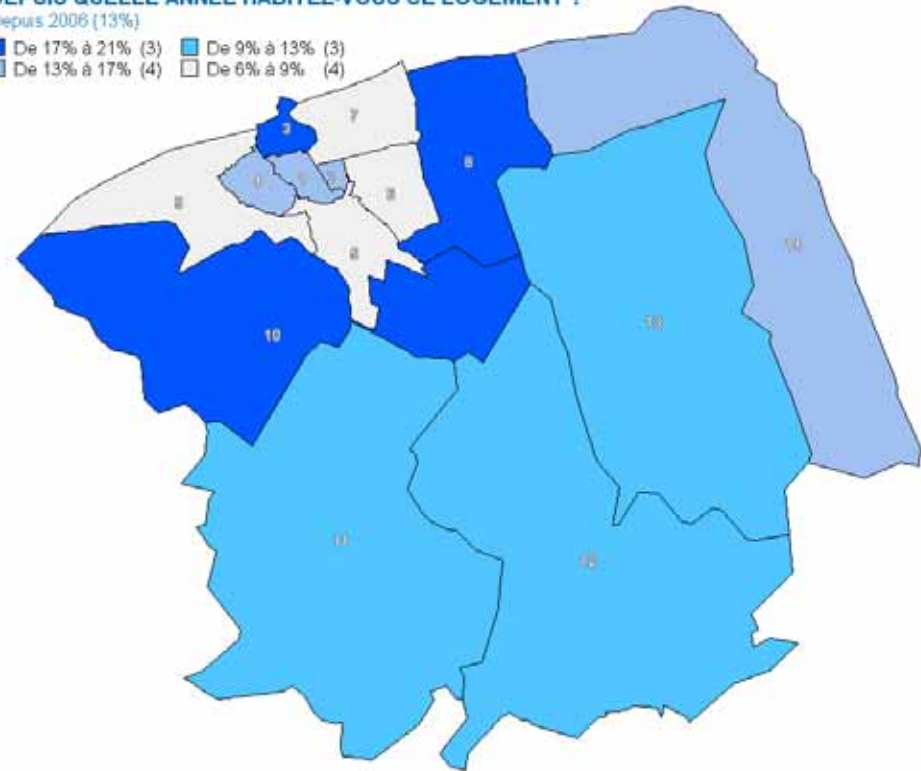
- De 27% à 30% (3)
- De 24% à 27% (4)
- De 16% à 24% (6)
- De 9% à 16% (1)



DEPUIS QUELLE ANNEE HABITEZ-VOUS CE LOGEMENT ?

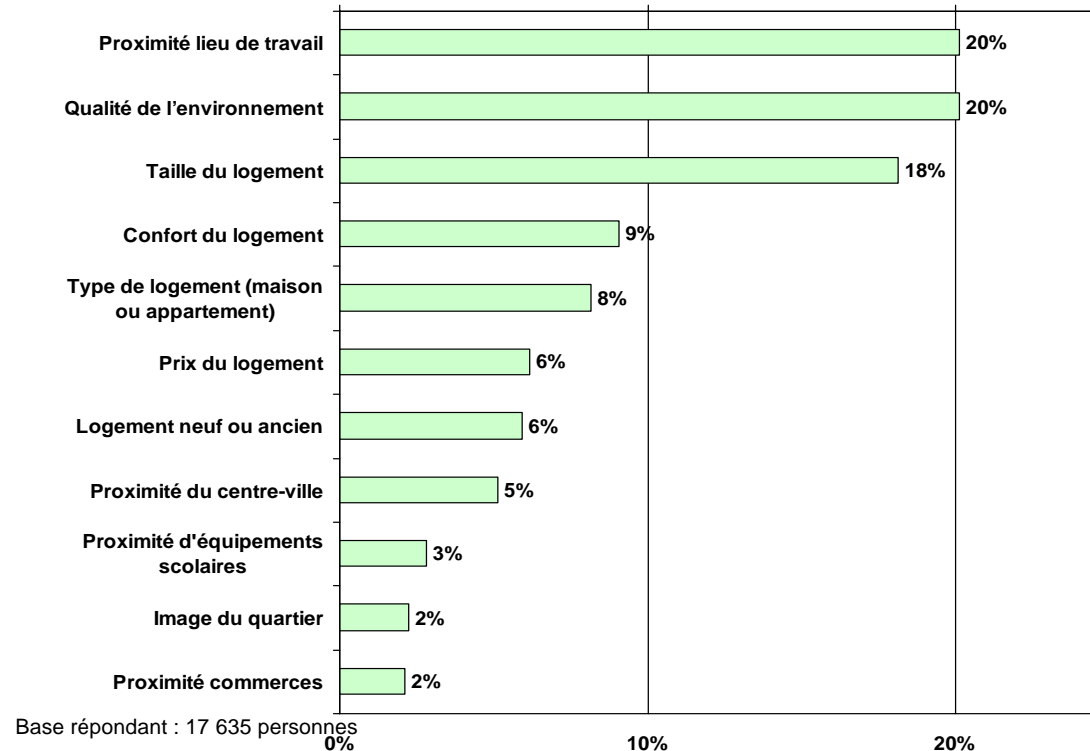
Depuis 2006 (13%)

- De 17% à 21% (3)
- De 13% à 17% (4)
- De 9% à 13% (3)
- De 6% à 9% (4)



D'une manière générale, l'occupation des logements est plutôt ancienne puisque près de 43 % des ménages sont dans leur logement depuis avant 1990 (24% avant 1980 et 19% de 1980 à 1989). A l'inverse, seulement 12,5 % des ménages sont entrés dans leur logement depuis 2006. Les nouveaux arrivants sont nettement plus nombreux dans les secteurs 3, 8 et 10.

Quel critère principal a guidé le choix de votre logement actuel ?



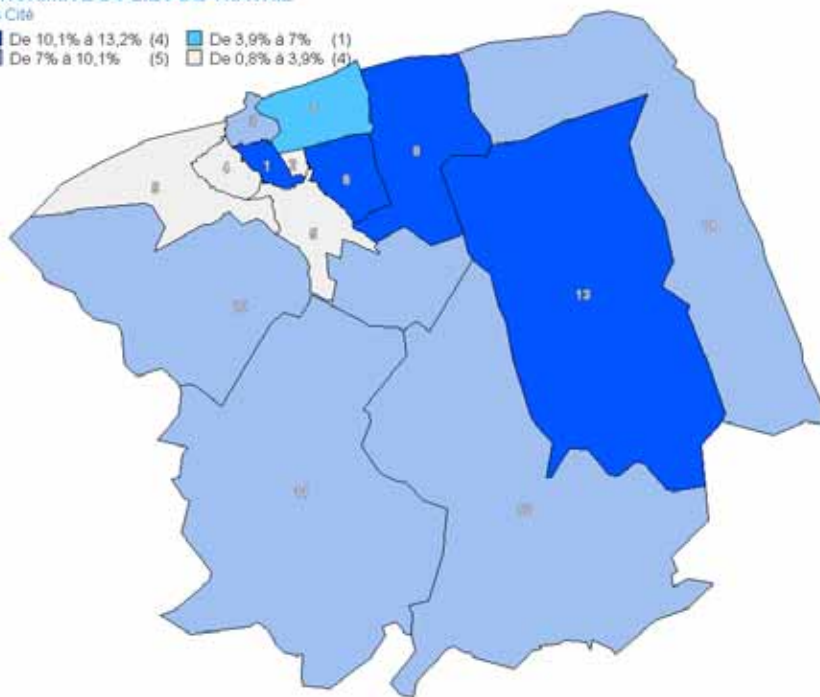
Des raisons liées à la proximité du lieu de travail et à la qualité de l'environnement

Citée par 20,1 % des interviewés, la proximité du lieu de travail et la qualité de l'environnement sont les critères les plus importants pour le choix du logement. Vient ensuite la taille du logement (18%). Les autres critères ne semblent pas décisifs dans le choix de son logement.

PROXIMITE DU LIEU DE TRAVAIL

% Cité

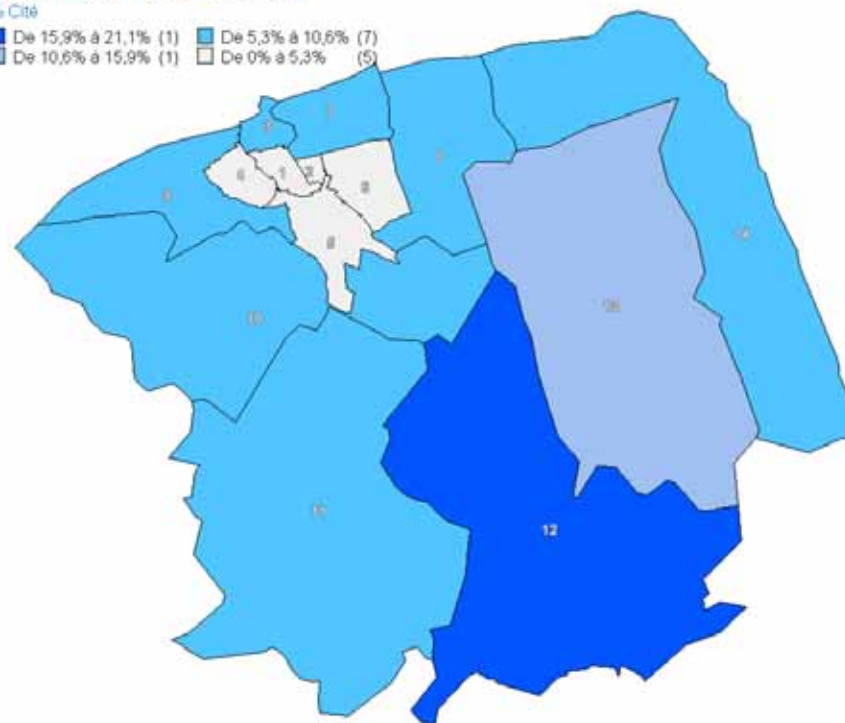
De 10,1% à 13,2% (4)	De 3,9% à 7% (1)
De 7% à 10,1% (5)	De 0,8% à 3,9% (4)



QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

% Cité

De 15,9% à 21,1% (1)	De 5,3% à 10,6% (7)
De 10,6% à 15,9% (1)	De 0% à 5,3% (5)



Des raisons très différentes selon le lieu d'implantation

Les critères pour le choix du logement varient fortement en fonction de la zone de résidence. Ainsi, les cartes présentées permettent de visualiser de manière synthétique et rapide, la répartition des réponses suivants la zone de résidence.

La proximité du lieu de travail est un critère plus important pour les habitants du centre Ville Saint Pierre et des secteurs Beau-Marais – St Exupéry, Marck et la Région d'Audruicq Nord Est.

La carte de la qualité de l'environnement offre une distribution centre périphérie assez nette. Les ménages du secteur de la Région Ardésis Vallée de la Hem semblent très sensibles à cet argument (à l'inverse des secteurs centres de Calais).

2. CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS

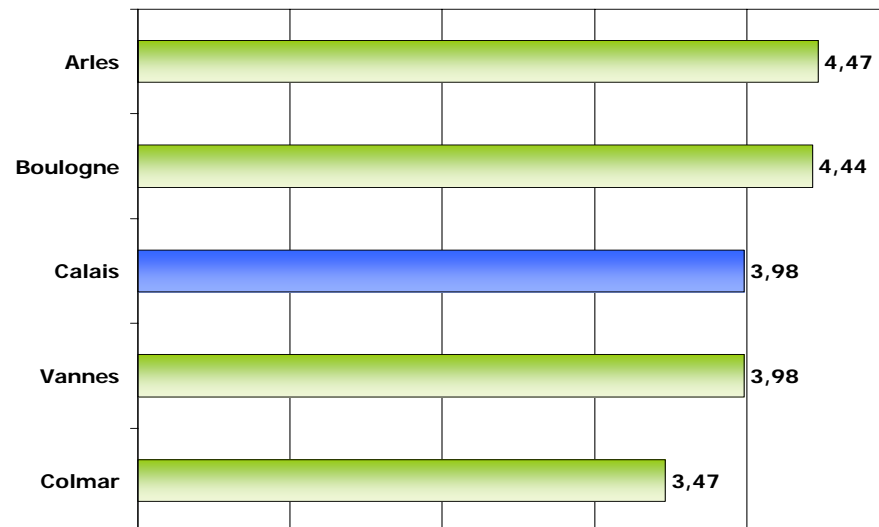
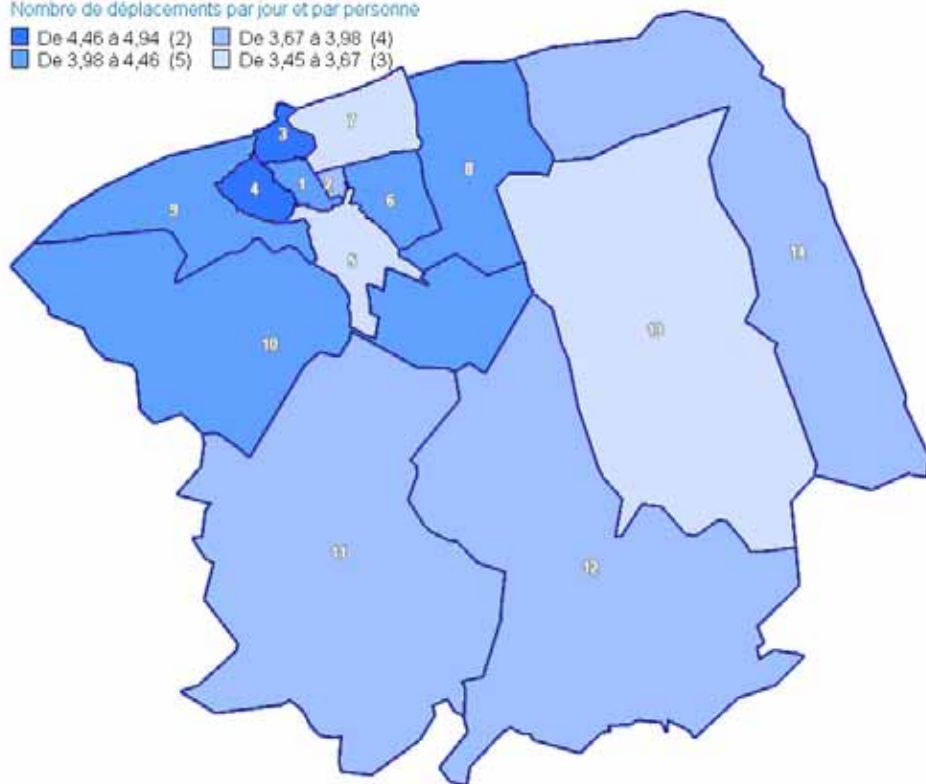
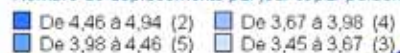


A. MOBILITE / PARTS MODALES

MOBILITE TOUS MODES

MOBILITE TOUS MODES (3,98)

Nombre de déplacements par jour et par personne

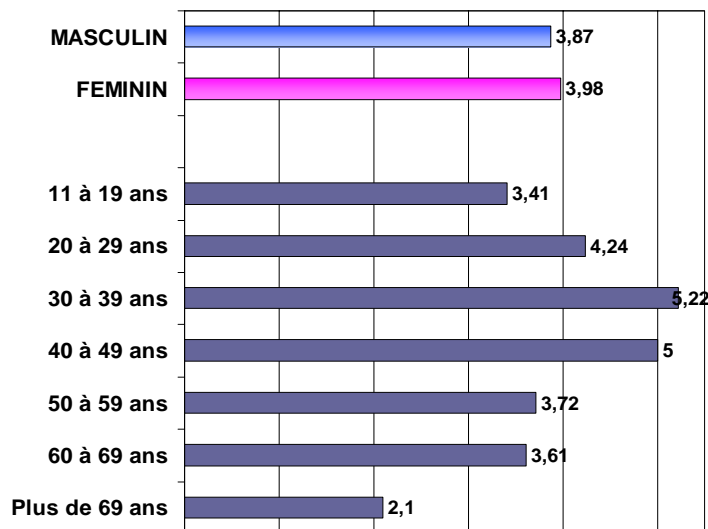


534 832 déplacements sont effectués chaque jour sur le périmètre d'enquête. Les personnes interrogées effectuent en moyenne 3,98 déplacements par jour. Cette mobilité place ce territoire en milieu de tableau parmi les agglomérations présentées plus haut.

La mobilité est très variable d'une zone à l'autre puisqu'elle s'étend de 3,45 déplacements par jour et par personne à 4,94 pour le secteur 3 (Calais Nord – La Plage). Toutefois aucune logique spatiale ne semble se dégager.

MOBILITE ET DONNEES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

SEXE ET TRANCHE D'AGE



Une mobilité légèrement plus élevée chez les femmes

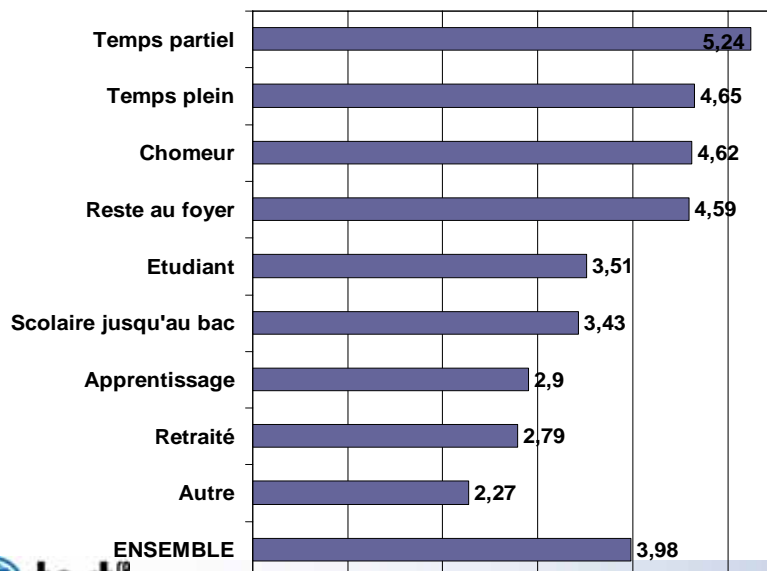
Les femmes ont une mobilité légèrement plus élevée que celle des hommes (3,98 contre 3,87).

Une mobilité beaucoup plus élevée entre 20 et 49 ans

Les 30-39 ans et les 40-49 sont les plus mobiles avec respectivement 5,22 et 5 déplacements par personne et par jour. A l'inverse, les séniors (69 ans et +) se déplacent nettement moins. Les 40-49 ans sont également les plus grands utilisateurs de la voiture (3,9 déplacements/pers./j).

Les 11-19 ans se distinguent, eux, par une plus forte mobilité en transports en commun (0,74 déplacements/pers./j).

CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES



Une mobilité plus faible chez retraités et les scolaires

La mobilité est particulièrement faible chez les retraités (2,79 déplacements/pers./j) et dans une moindre mesure chez les étudiants et scolaires jusqu'au bac (3,51 et 3,43). On remarque que les travailleurs à temps partiel sont les plus mobiles et que la mobilité des temps plein, chômeurs et des personnes restant au foyer est presque identique.

Répartition des déplacements par mode

Enquête	Année	MAP	Total 2R	Total TC	Total VP	Autre mode
Vannes	2008	23,0%	2,6%	5,0%	67,6%	2,0%
Calais	2009	25,4%	2,2%	5,5%	65,3%	1,9%
Boulogne	2007	30,0%	1,1%	4,0%	64,0%	1,0%
Arles	2007	28,0%	3,7%	3,0%	63,6%	1,0%
Roanne	2000	25,9%	5,0%	5,0%	63,0%	1,3%

Sur l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement, 65% sont réalisés en voiture, 25% à pied, 5% en transports en commun, 2% en deux roues (motorisé ou non) et 2% avec un autre mode de transport. Le territoire de cette enquête se situe à l'avant dernière position pour la marche et en tête de tableau pour les TC.

Répartition des déplacements par mode mécanisé

VP	87,2%
TC	7,3%
VELO	2%
2 roues motorisés	0,9 %
Autres modes mécanisés	2,5%

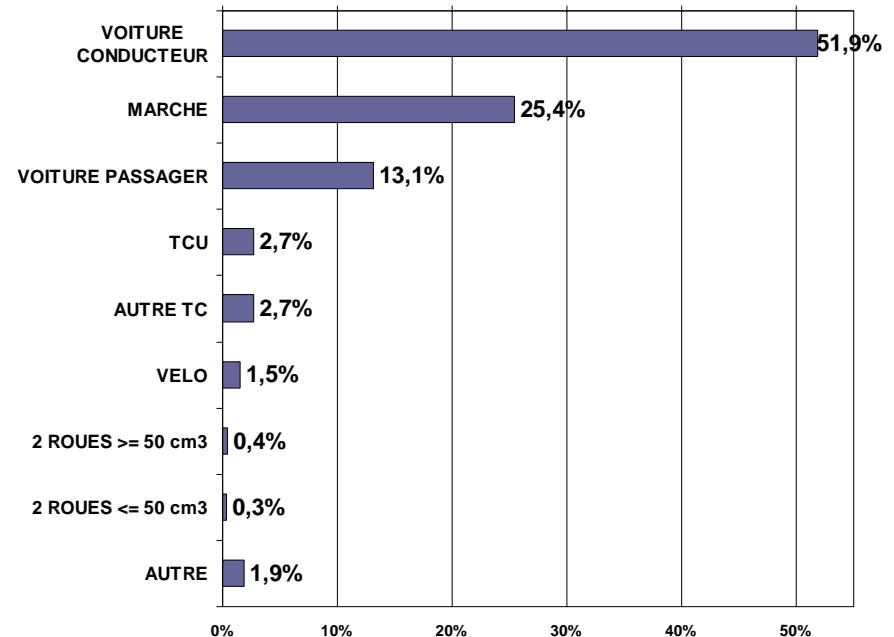
En ne considérant que les modes mécanisés (tous modes sauf la marche), sur l'aire d'étude globale, les déplacements sont réalisés en voiture à hauteur de 87,2% (dont 69,6% en tant que conducteur) contre 7,3 % pour les transports collectifs. La part du vélo reste très faible avec 2 % des déplacements effectués par ce mode.

MOBILITE ET PARTS MODALES DETAILLEES

MOBILITES DETAILLEES

	NBRE DEPLACEMENTS	MOBILITE
TOUS MODES	534 832	3,98
VOITURE CONDUCTEUR	277 568	2,07
MARCHE	135 802	1,01
VOITURE PASSAGER	70 278	0,52
TCU	14 312	0,11
AUTRE TC	14 932	0,11
VELO	8 162	0,06
2 ROUES >= 50 cm3	3 767	0,03
2 ROUES <= 50 cm3		
AUTRES	10 011	0,07

PARTS MODALES DETAILLEES

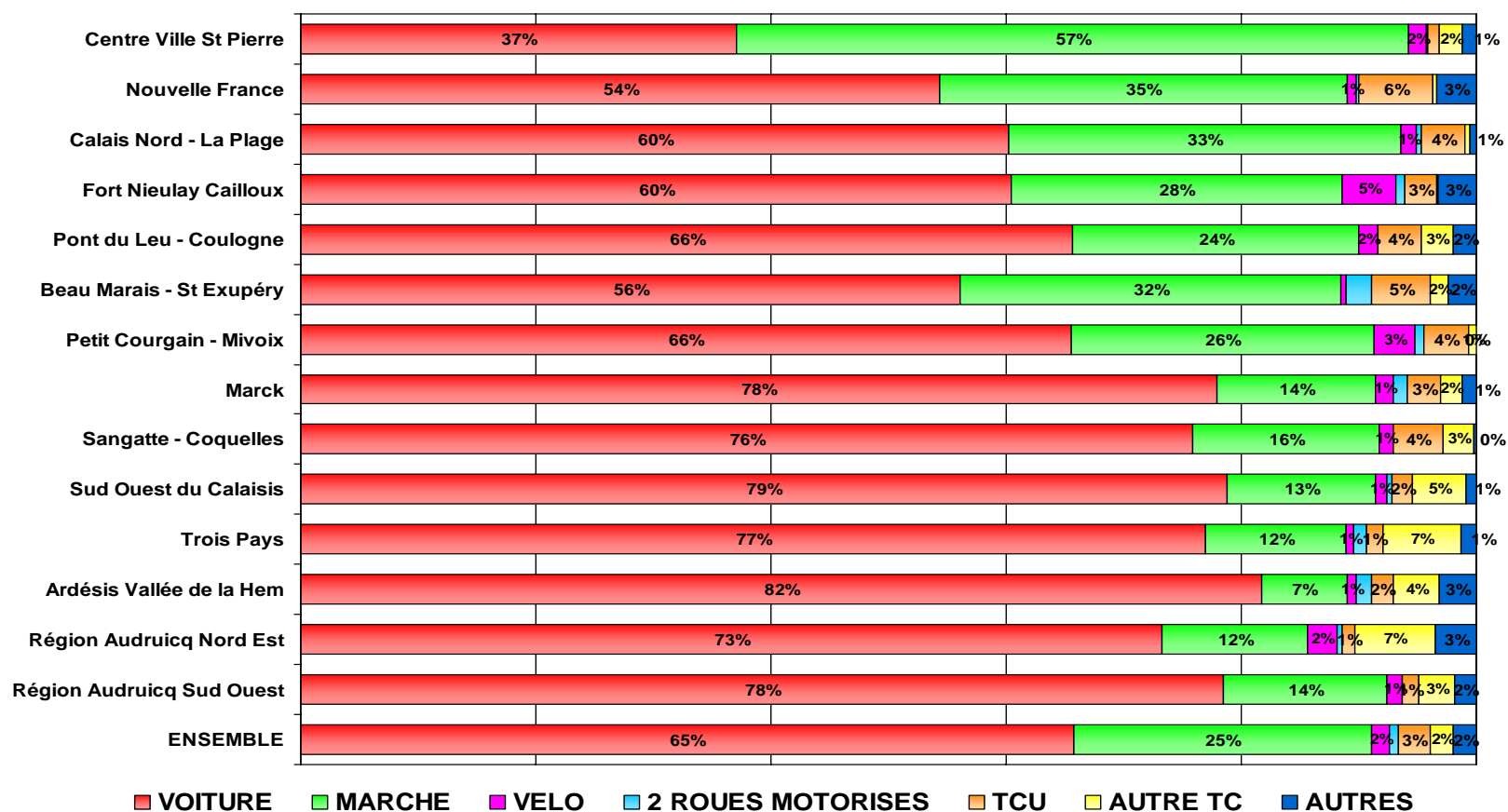


51,9% des 534 832 déplacements sont effectués en voiture conducteur. Avec ce mode principal, 2,07 déplacements sont effectués par jour et par personne. Sur l'ensemble des modes mécanisés, la part de marché du mode « voiture conducteur » est de 69,6%. Les déplacements effectués en tant que passager d'une voiture sont très nombreux avec une part modale de 17,6 %. Ces déplacements des passagers représentent 20,2% du total des déplacements effectués en voiture.

Les transports collectifs urbains représentent 48,9 % du total des déplacements effectués en transports collectif, les autres modes étant le train, les cars interurbains, le transport scolaire et le transport assuré par l'employeur.

La catégorie « autres modes » regroupe les passagers de taxi, les véhicules utilitaires (fourgon, camionnette), les poids lourds, le transports fluvial, maritime ou aérien. Sa part modale reste très faible.

PARTS MODALES SELON LE SECTEUR DE RESIDENCE



Plus de voiture en périphérie, plus de marche et de transports en commun dans le centre

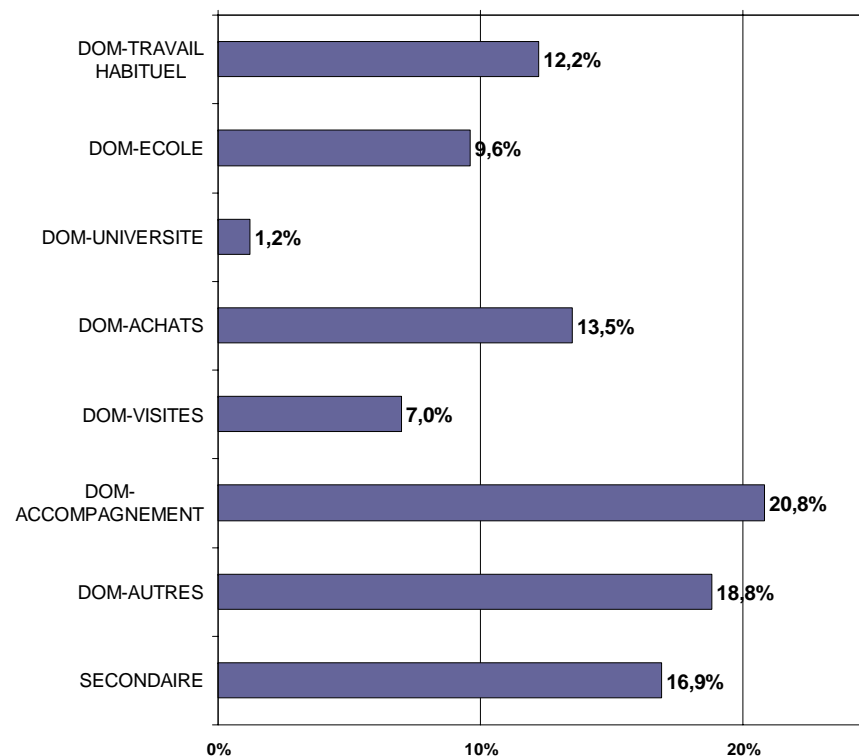
Quel que soit le secteur de résidence, la voiture reste, à une exception près (Centre Ville St Pierre), le mode privilégié pour se déplacer. Néanmoins, son utilisation varie considérablement selon que l'on habite en centre-ville ou dans les zones périphériques. Les plus faibles parts modales concernent le secteur centre de la commune de Calais où la marche est plus utilisée (67 % contre 37 % pour la voiture). A l'inverse, la voiture est le mode de déplacements prépondérant dans les secteurs de Marck, Sangatte-Coquelles, Frethun, Guines, Ardres, Guemps, Oye-Plage St Omer-Capelle (entre 78% et 82%).



B. MOTIFS DE DEPLACEMENTS

LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS

PART DES MOTIFS DETAILLES



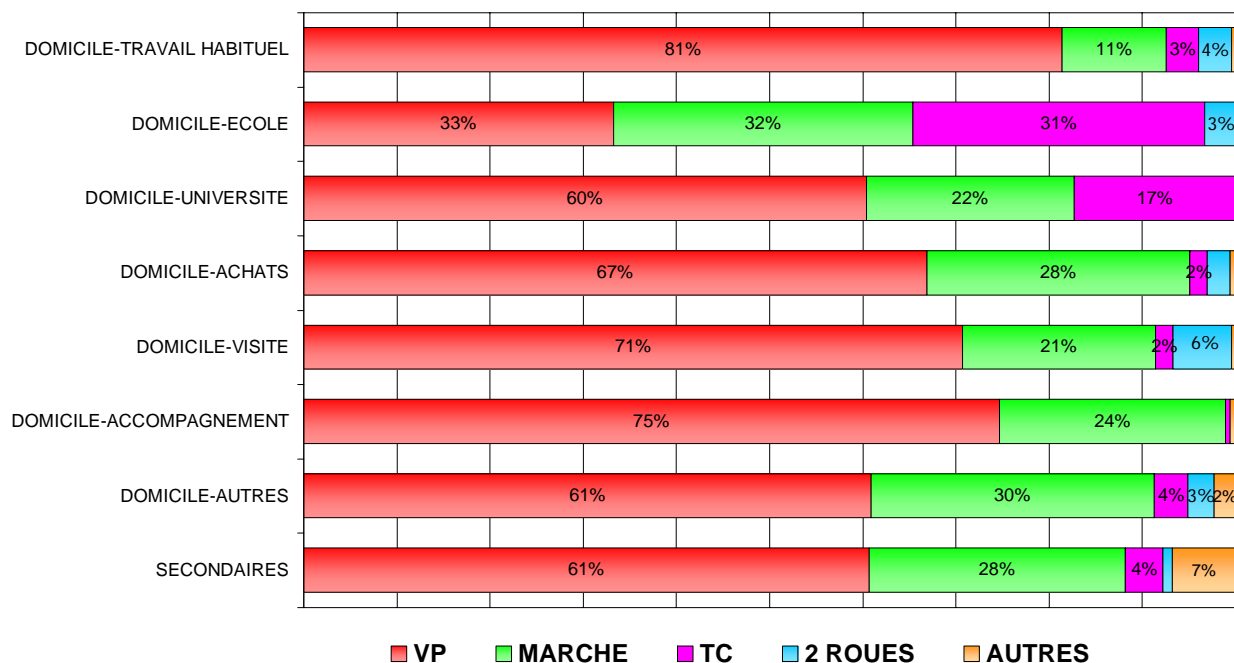
Des déplacements secondaires importants

Les déplacements pour accompagnement, sont les plus nombreux puisqu'ils représentent 20,8 % de l'ensemble des déplacements devant la catégorie « autre » qui regroupe notamment les déplacements pour la nourrice ou la crèche, les démarches de santé, les loisirs...

La part du motif domicile-travail habituel est peu élevée, toutefois ces 12,2 % ne concernent que les déplacements effectués directement entre le domicile et le travail. Ainsi, lorsque qu'une personne dépose un enfant à la crèche ou effectue un achat par exemple sur le trajet du travail, on ne comptabilise aucun déplacement domicile-travail, ce qui minimise l'importance de ce motif. Il y a 94 354 déplacements dont le motif d'origine ou de destination est le travail : 17,6% des déplacements.

PARTS MODALES SELON LE MOTIF DE DEPLACEMENTS

PARTS MODALES SELON LE MOTIF



Des parts modales très différentes selon les motifs

L'utilisation d'un mode de déplacements est très variable selon le motif. Pour les trajets domicile-travail, la voiture est de très loin le mode le plus utilisé (81 %). Sa part reste élevée pour les motifs « autres » et les déplacements secondaires qui se font rarement en transports collectifs.

Pour rejoindre l'école, la voiture, la marche et les TC sont presque équitablement partagés (33%, 32%, 31%).

3. STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

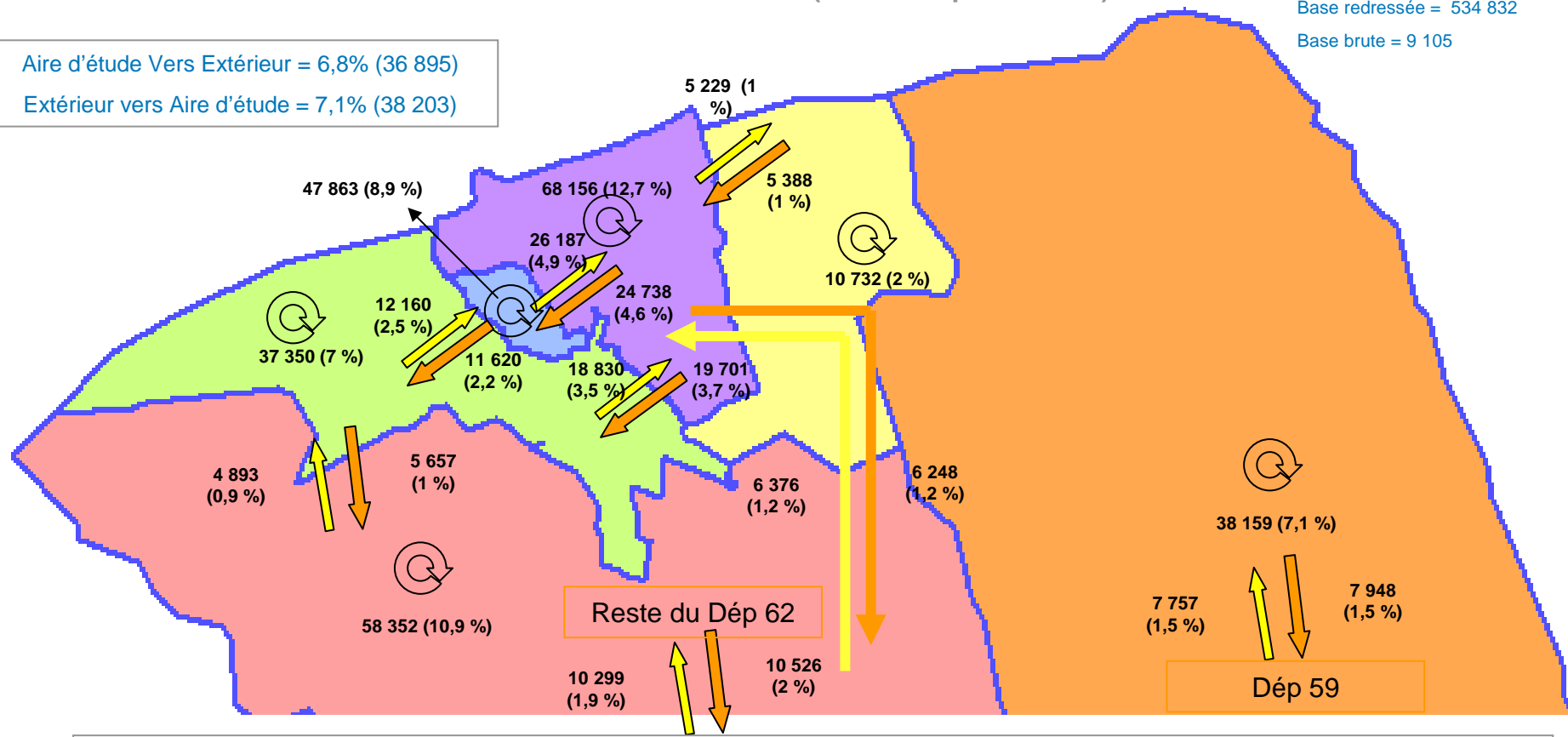


A. FLUX DE DEPLACEMENTS

FLUX DE DEPLACEMENTS TOUS MODES et TOUS MOTIFS (> 4 500 déplacements)

Nbre déplacements :
 Base redressée = 534 832
 Base brute = 9 105

Aire d'étude Vers Extérieur = 6,8% (36 895)
 Extérieur vers Aire d'étude = 7,1% (38 203)



Une prépondérance des flux internes
 Les plus gros flux de déplacements sont les flux internes aux grands zones de l'aire d'études. Les déplacements internes à l'agglomération de Calais représentent à eux seuls 30,7 % de l'ensemble des déplacements de l'aire d'études. Au total, ce sont 48,7 % des déplacements qui sont effectués au sein de chacune des 6 grandes zones du territoire de l'enquête ménages déplacements, soit 260 612 déplacements quotidiens.

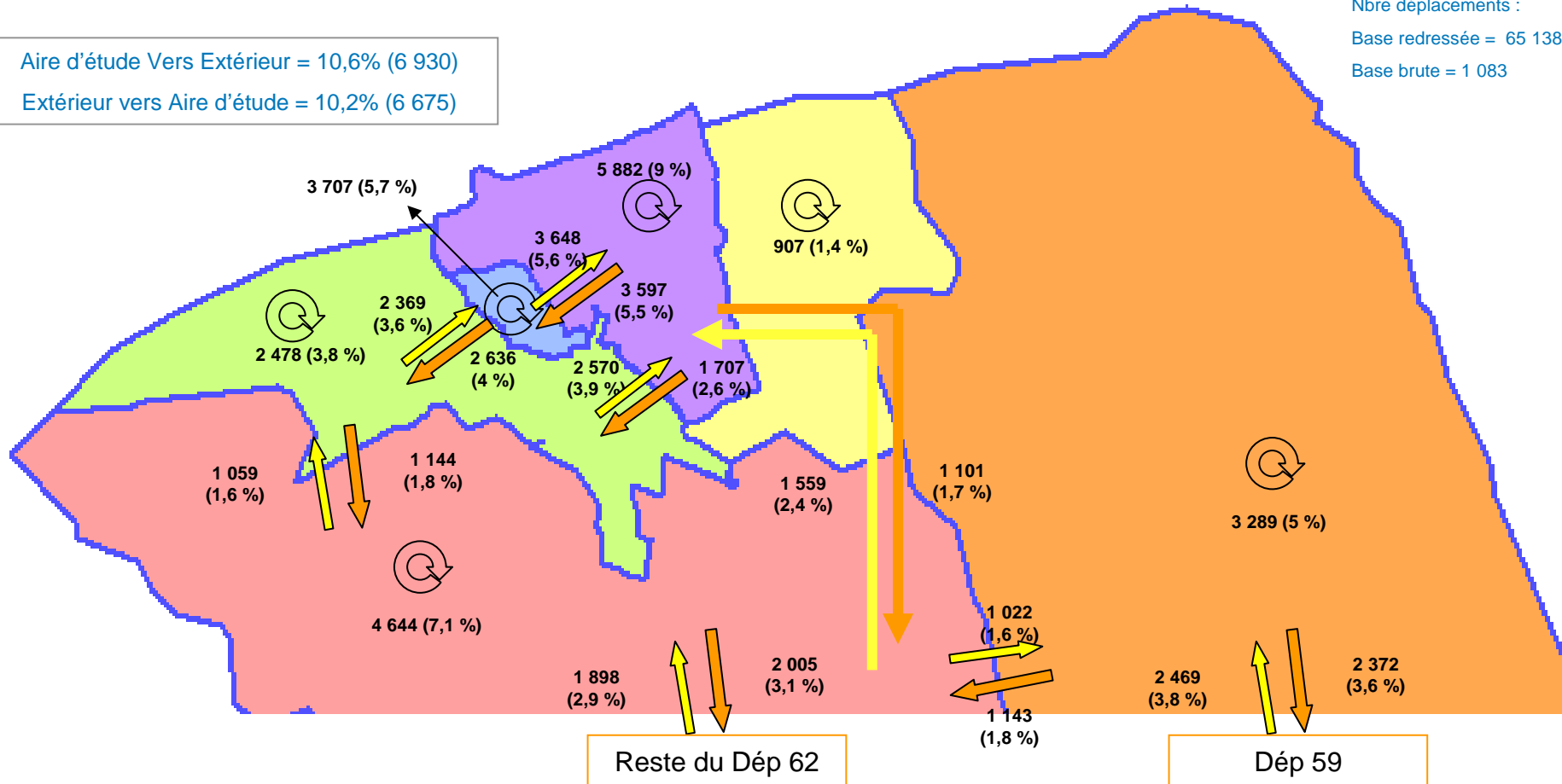
Des échanges importants vers l'extérieur de l'aire d'étude
 En dehors des flux internes, les échanges les plus importants sont ceux réalisés entre Calais-Centre et le reste de Calais : 50 925 déplacements quotidiens, soit 9,5 % du total des déplacements.

Enfin, les flux avec l'extérieur de l'aire d'études ne sont pas négligeables puisqu'ils représentent 71 913 déplacements (13,4 % de l'ensemble des déplacements). Sont recensés dans l'enquête ménages uniquement les déplacements des personnes résidant dans l'aire d'études, aussi les échanges avec l'extérieur sont fortement sous-estimés.

FLUX DE DEPLACEMENTS TOUS MODES POUR LE MOTIF DOMICILE-TRAVAIL (> 900 déplacements)

Nbre déplacements :
 Base redressée = 65 138
 Base brute = 1 083

Aire d'étude Vers Extérieur = 10,6% (6 930)
 Extérieur vers Aire d'étude = 10,2% (6 675)



Le motif domicile-travail génère 8% des déplacements internes (18 % pour les déplacements liés au motif « autres » et 25 % pour les déplacements liés aux accompagnements).

Les échanges entre les autres communes du Nord-Pas-de-Calais et le Nord sont importants (8 735 déplacements quotidiens, soit 13,4 % du total des déplacements effectués pour ce motif).

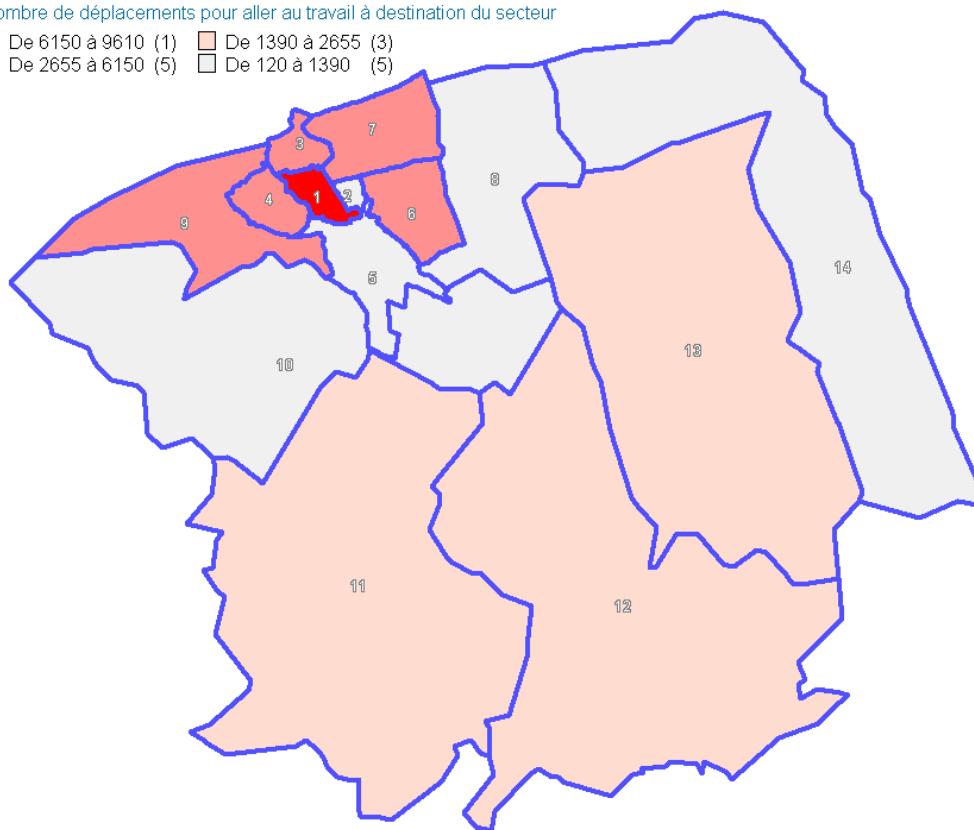
Enfin, 20,8% des déplacements Domicile-Travail sont effectués avec des communes situées à l'extérieure de l'aire d'étude (13 605 déplacements).

NOMBRE DE DEPLACEMENTS TOUS MODES POUR ALLER AU TRAVAIL

LOCALISATION DE L'EMPLOI

Nombre de déplacements pour aller au travail à destination du secteur

- De 6150 à 9610 (1)
- De 2655 à 6150 (5)
- De 1390 à 2655 (3)
- De 120 à 1390 (5)



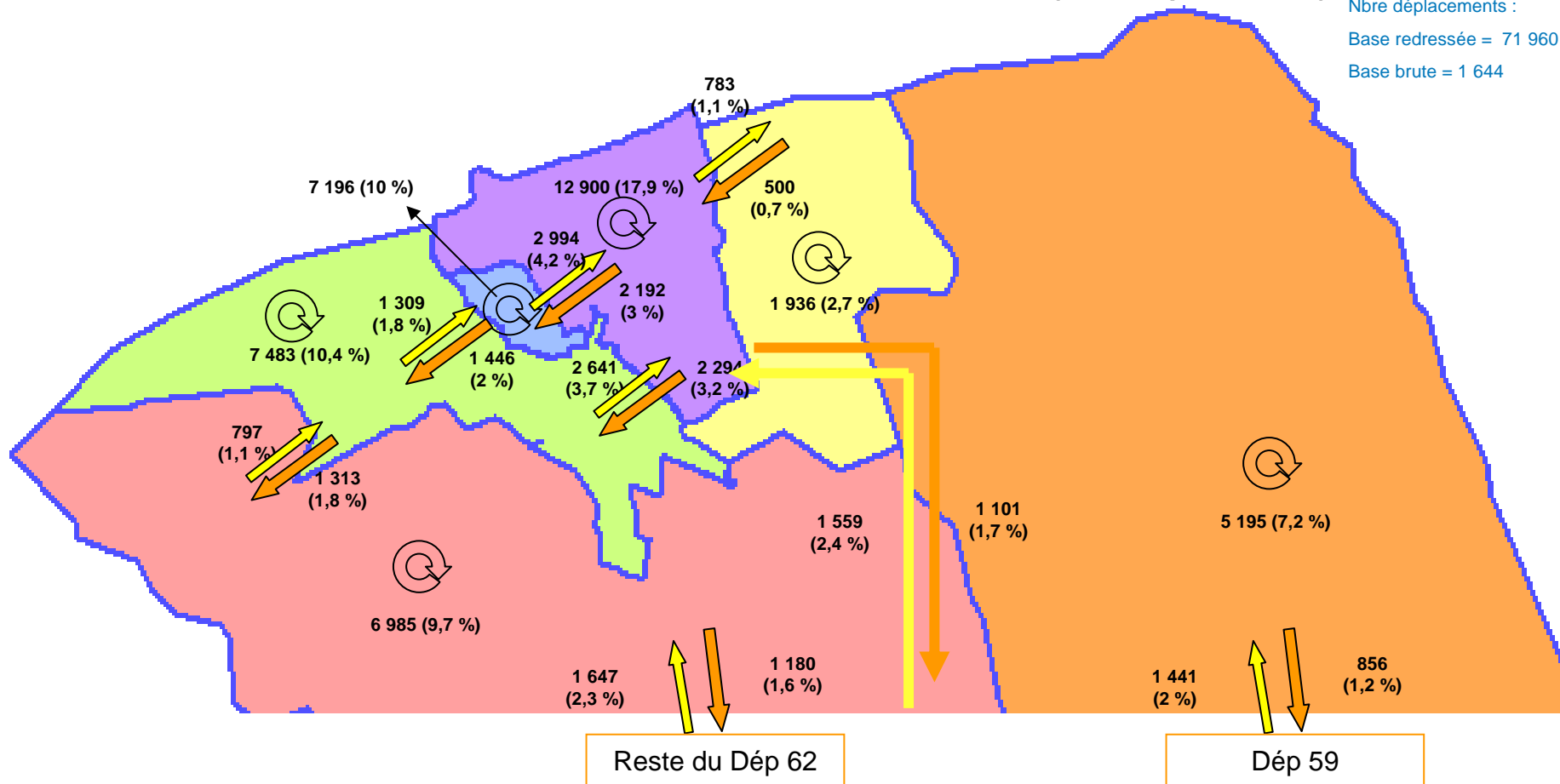
N° SECTEUR DE DESTINATION	NOM DU SECTEUR	NBRE DE DEPLACEMENTS	%
1	Centre Ville - Saint Pierre	9 608	20,5
Dép 59	Département du Nord	5 029	10,7
Dép 62	Reste Département du Pas-De-Calais	4 698	10
6	Beau Marais – St Exupéry	4 577	9,8
7	Petit Courgain - Mivoix	3 362	7,2
4	Fort Nieulay – Cailloux	3 195	6,8
9	Sangatte – Coquelles	3 128	6,7
3	Calais Nord – La Plage	2 936	6,3
13	Région d’Audruicq Nord Est	2 254	4,8
12	Ardésis Vallée de la Hem	1 987	4,2
11	Trois-Pays	1 441	3,1
14	Région d’Audruicq Sud Ouest	1 257	2,7
8	Marck	1 241	2,6
10	Sud Ouest du Calaisis	1 122	2,4
5	Pont du Leu – Coulogne – Virval	944	2
2	Nouvelle France	122	0,3

Le secteur du Centre Ville – St Pierre apparaît comme le premier pôle d'attraction d'emploi avec 9 608 déplacements. Cela représente 20,5% de l'ensemble des déplacements dont le motif de destination est le travail.

20,7% des déplacements sortent de l'aire d'étude : 10,7% vers le département du Nord et 10% vers le Pas-De-Calais.

FLUX DE DEPLACEMENTS TOUS MODES POUR LE MOTIF DOMICILE-ACHAT (> 700 déplacements)

Nbre déplacements :
 Base redressée = 71 960
 Base brute = 1 644

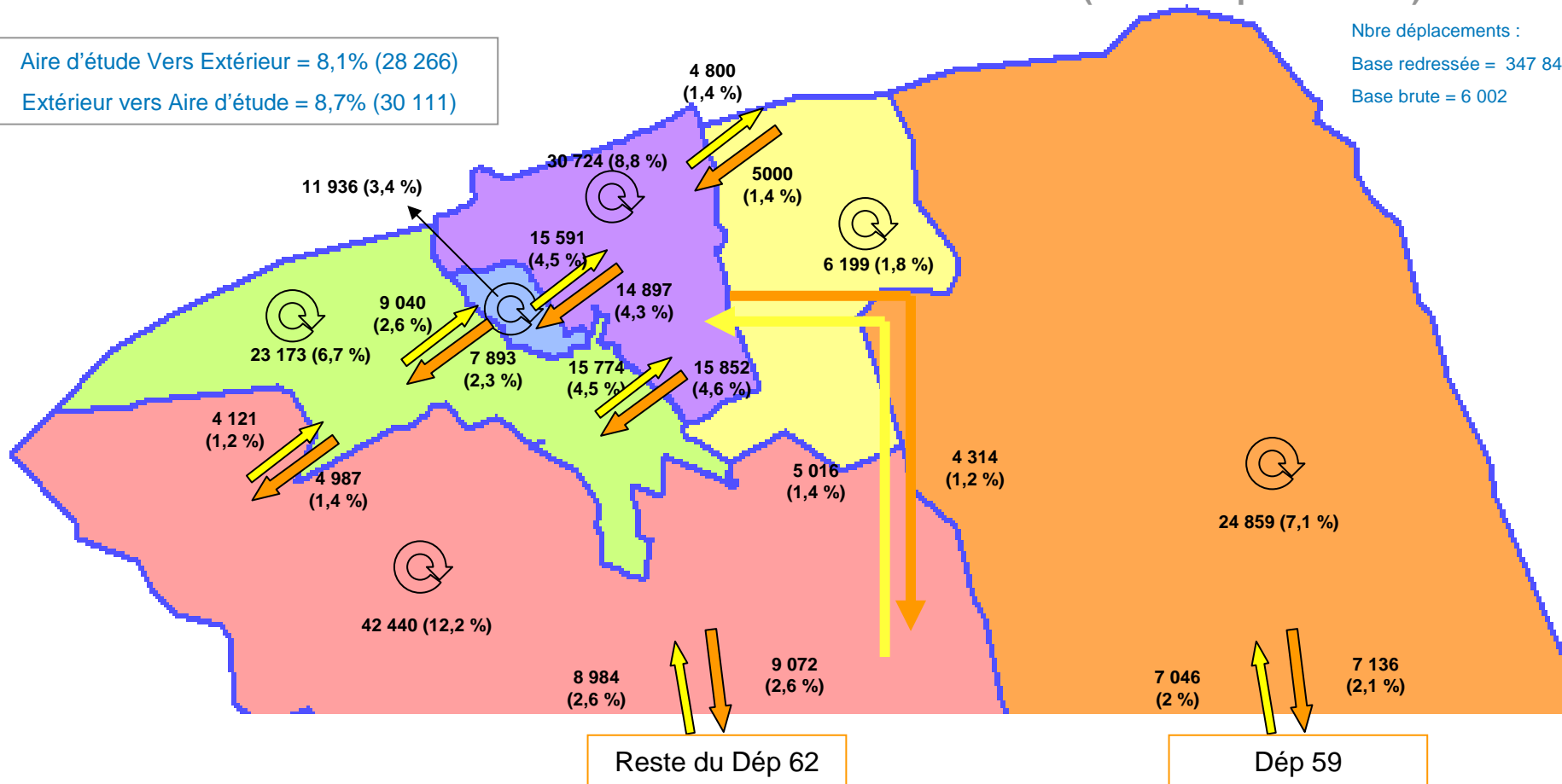


Encore une fois, les déplacements internes aux zones sont importants.
 Les échanges avec l'extérieur de l'aire d'étude sont minimisés pour ce motif.

FLUX DE DEPLACEMENTS TOUS MOTIFS EFFECTUES EN VOITURE (> 4000 déplacements)

Nbre déplacements :
 Base redressée = 347 846
 Base brute = 6 002

Aire d'étude Vers Extérieur = 8,1% (28 266)
 Extérieur vers Aire d'étude = 8,7% (30 111)



En voiture également, les plus gros flux de déplacements sont les flux internes aux grands zones de l'aire d'études. Les déplacements internes à l'aire d'étude représentent à eux seuls 80,2% % de l'ensemble des déplacements de l'aire d'études.

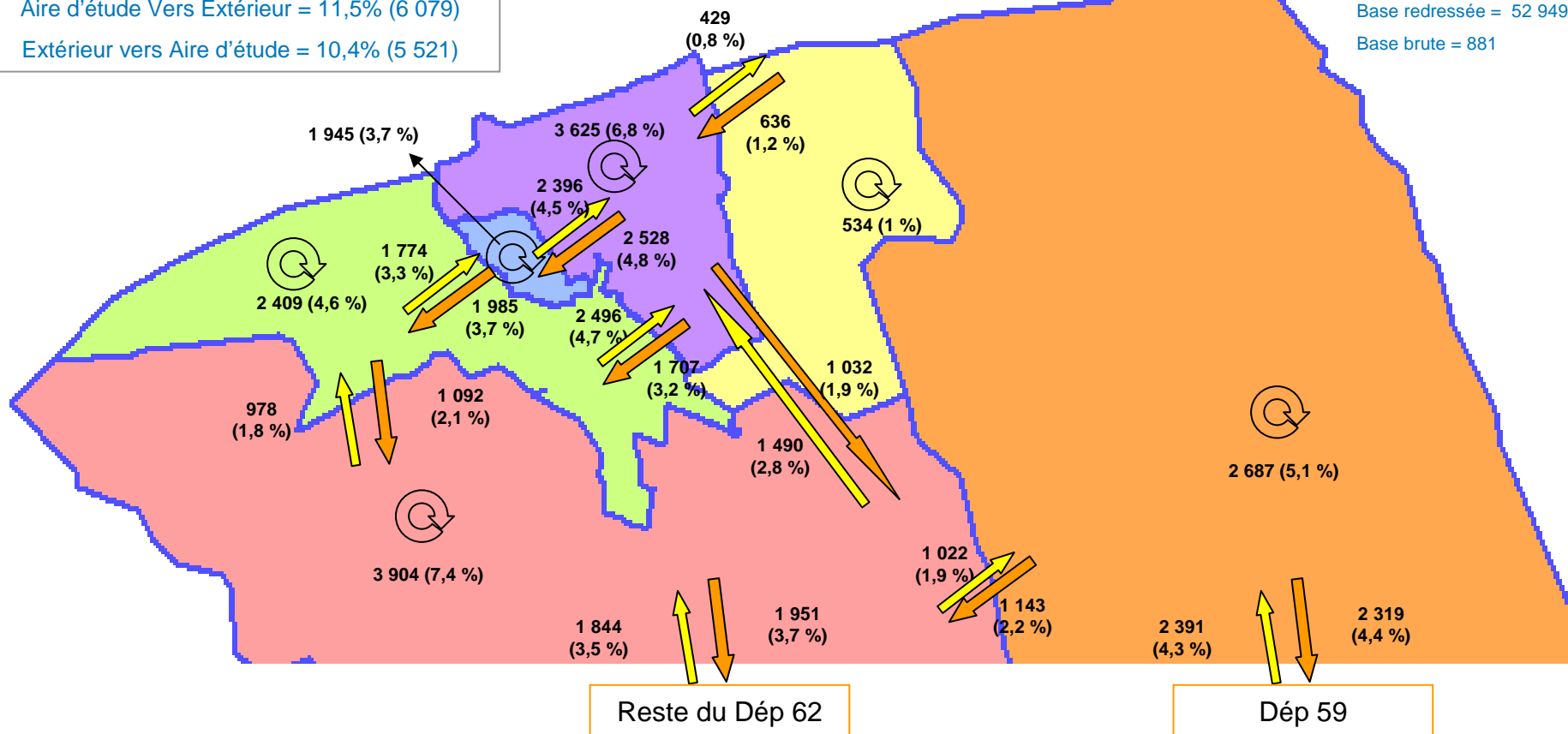
Au total, ce sont 40,1 % des déplacements qui sont effectués au sein de chacune des 6 grands zones du territoire de l'enquête ménages déplacements, soit 139 330 déplacements quotidiens.

Les flux avec les territoires extérieurs à l'aire d'études sont importants puisqu'ils représentent 58 377 déplacements, soit 16,8 % de l'ensemble des déplacements en voiture recensés.

FLUX DE DEPLACEMENTS EFFECTUES EN VOITURE POUR LE MOTIF DOMICILE – TRAVAIL (> 630 déplacements)

Nbre déplacements :
Base redressée = 52 949
Base brute = 881

Aire d'étude Vers Extérieur = 11,5% (6 079)
Extérieur vers Aire d'étude = 10,4% (5 521)



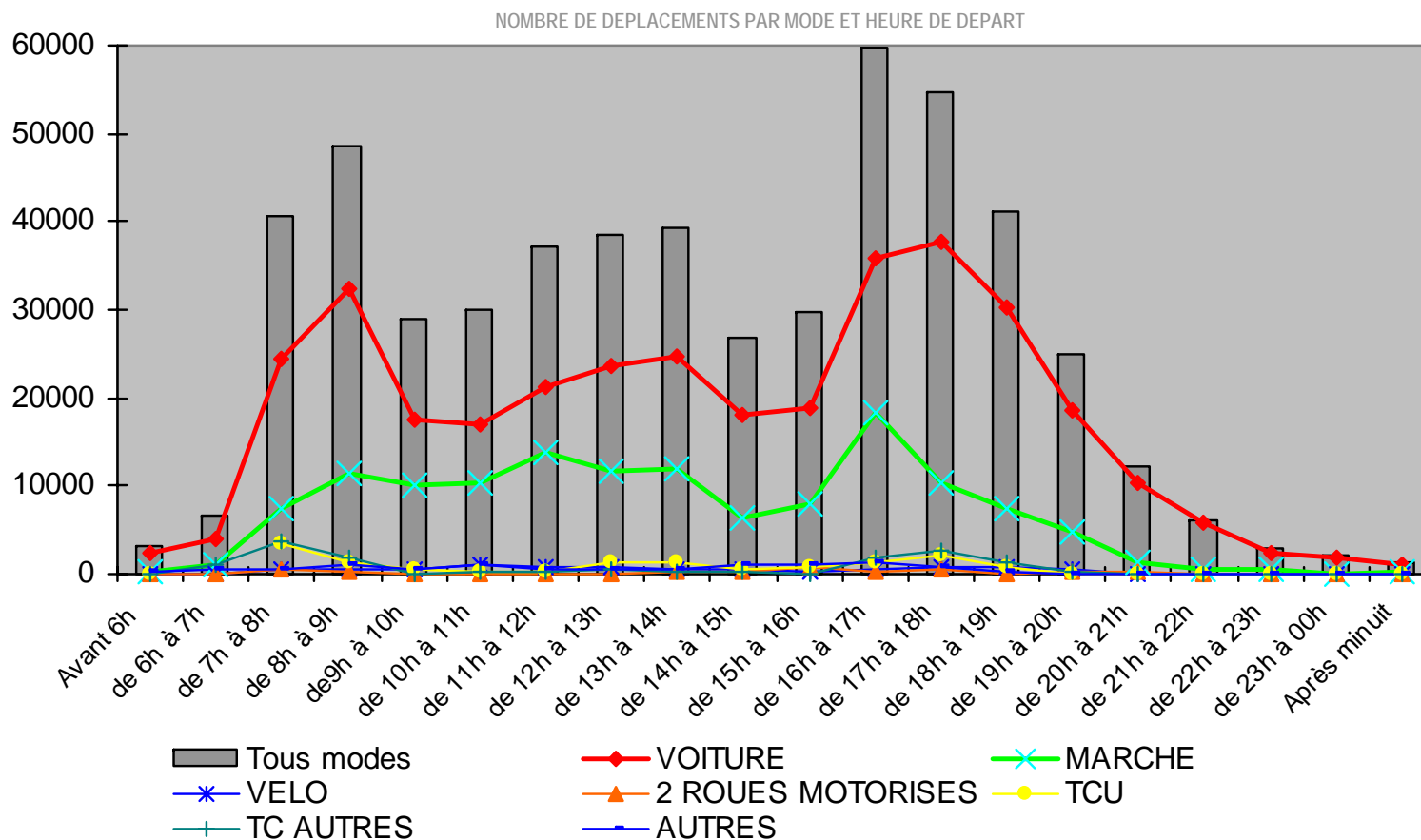
L'examen des flux voitures pour le motif domicile-travail appellent plusieurs remarques :

- Les flux internes à chacune des 6 grandes zones restent prépondérant mais dans une moindre mesure puisqu'il représentent 28,5 % de l'ensemble des déplacements effectués en voiture pour ce motif.
- Les échanges avec l'extérieur de la zone d'études sont également importants puisqu'ils représentent 21,9 % de l'ensemble des déplacements effectués en voiture pour ce motif.
- 78,1% des déplacements effectués en voiture pour ce motif sont réalisés exclusivement à l'intérieur de l'aire d'étude



B. HORAIRES ET DUREES

DEPLACEMENTS SELON LE MODE ET L'HEURE DE DEPART



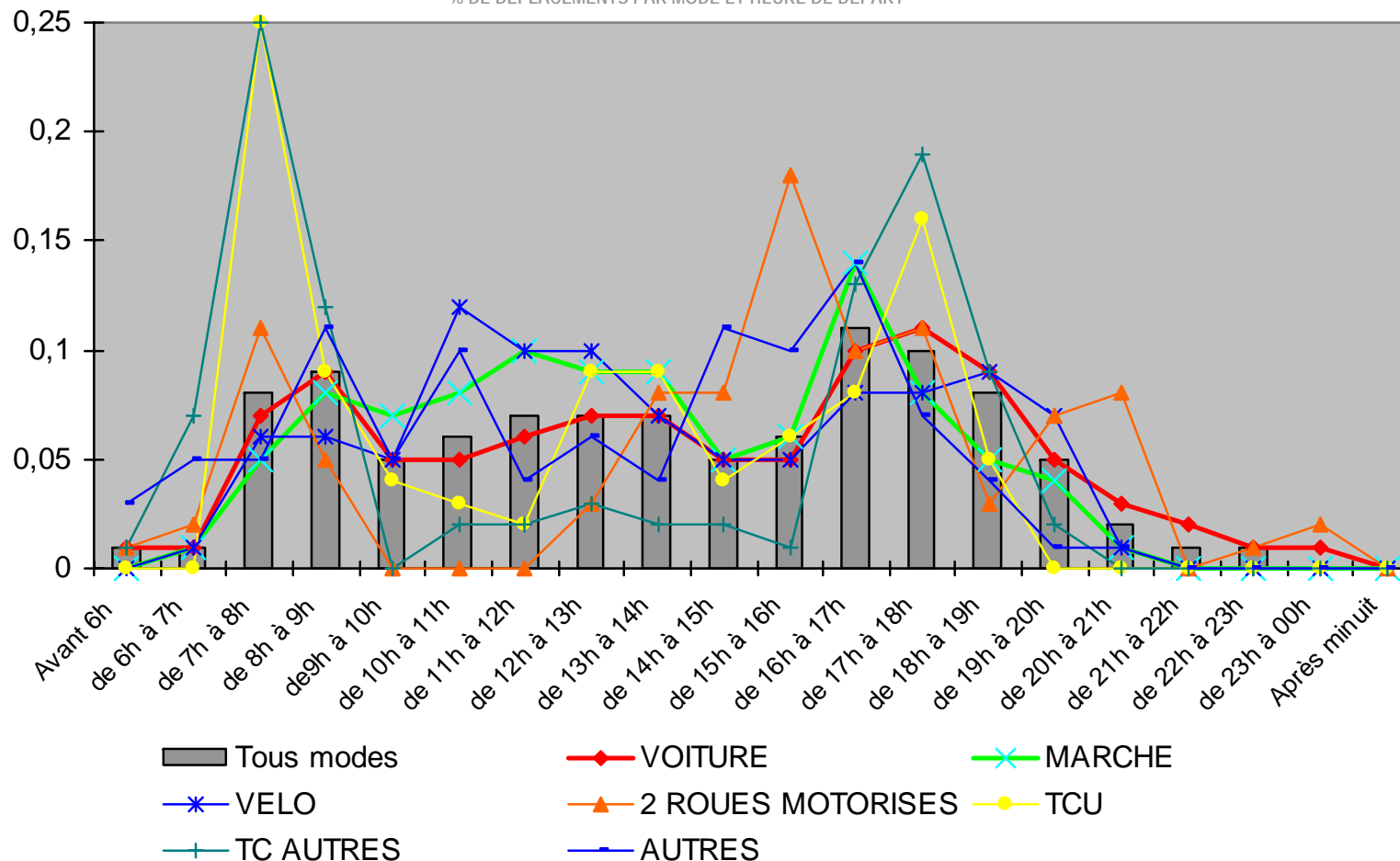
Pour calculer la répartition horaire des déplacements, les heures de départ de ces déplacements ont été prises en compte.

Trois périodes de pointe se dégagent de l'analyse du graphique ci-dessus. La première débute à 07h00 et se termine à 09h00, la seconde, moins prononcée, débute à 11h00 et se termine à 14h00, la troisième débute à 16h00 et se termine à 19h00. Les heures d'hyper-pointe sont les suivantes : 08h00-09h00 et 16h00-17h00.

La tendance générale est corrélée aux déplacements effectués en voiture, plus nombreux que tous les autres modes (cf. part de marché des modes).

DEPLACEMENTS SELON LE MODE ET L'HEURE DE DEPART

% DE DEPLACEMENTS PAR MODE ET HEURE DE DEPART

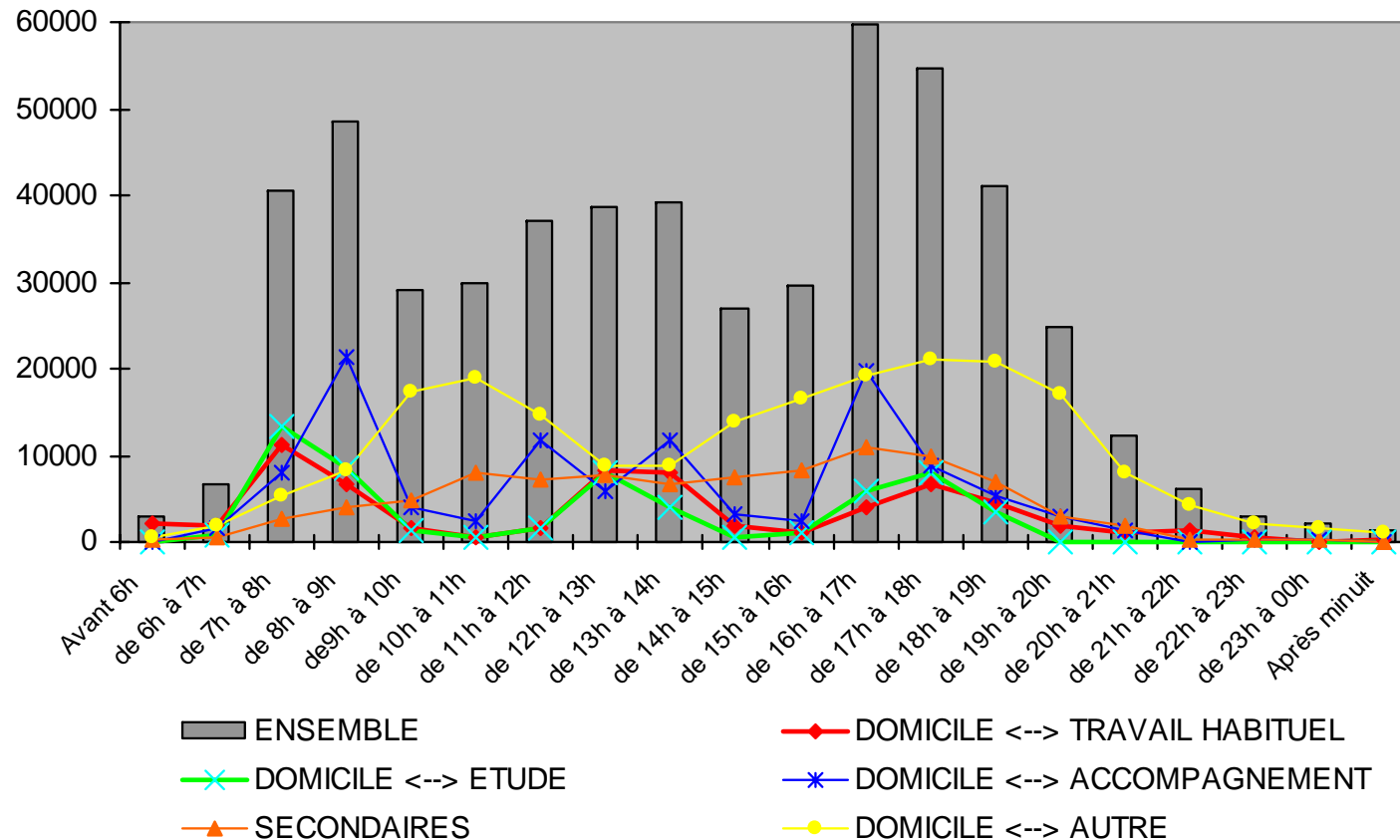


Lorsque l'on analyse le détail des modes (en part relative pour lisser les effets des valeurs absolues qui ne permettent pas de visualiser les courbes des modes dont la part de marché est faible), les déplacements en TC autres, TCU, 2 roues motorisés, ont leur heure d'hyper-pointe une heure plus tôt que les modes voiture et marche (7h-8h contre 8h-9h).

Le soir, tous les modes ont leur pointe à la même heure (16h-17h) sauf pour les TCU, la voiture et les Autres TC qui se situent une heure plus tard.

DEPLACEMENTS SELON LE MOTIF ET L'HEURE DE DEPART

NOMBRE DE DEPLACEMENTS PAR MOTIF ET HEURE DE DEPART



Les déplacements effectués pour le motif domicile-travail et domicile-étude ont leur heure de pointe plus tôt (1 heure) que pour les autres motifs. Bien qu'ils ne représentent que 21,8 % du total des déplacements, ils sont les plus nombreux dans la tranche 7-8 heures.

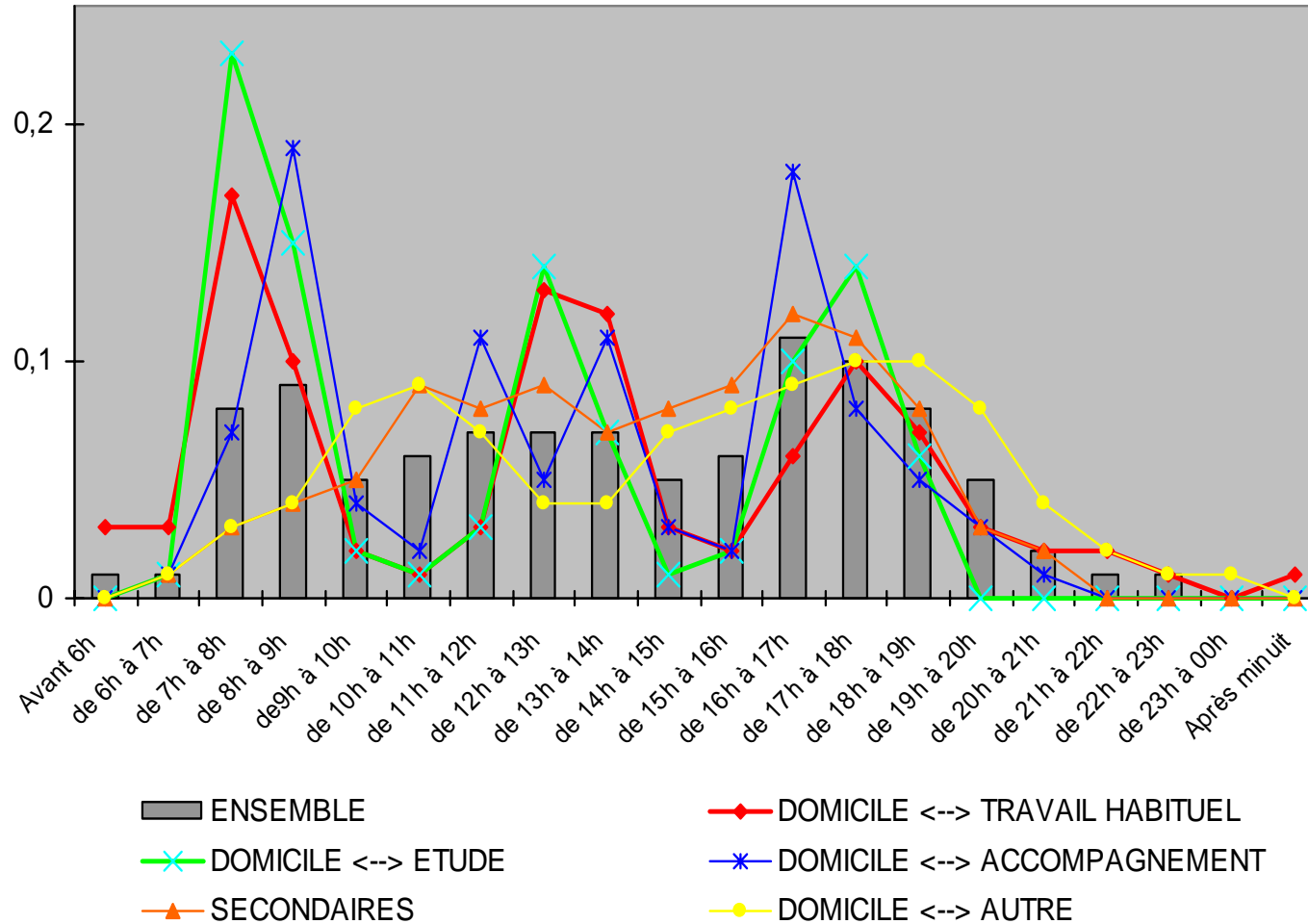
Les déplacements domicile-accompagnement ont 2 hyper points entre 8h et 9h et entre 16h et 17h.

Les déplacements domicile-autres présentent un profil très différent sans véritables heures de pointes. Ils sont étalés entre 09h00 et 12h00 d'une part et 14h00 et 20h00 d'autre part. Ils sont plus nombreux l'après-midi que le matin.

Les déplacements secondaires présentent également un profil plus atypique avec des pointes moins affirmées, sauf l'après-midi entre 16h et 17h.

DEPLACEMENTS SELON LE MOTIF ET L'HEURE DE DEPART

% DE DEPLACEMENTS PAR MOTIF ET HEURE DE DEPART



DUREE DES DEPLACEMENTS PAR MODE ET PAR MOTIF

(en minutes)

	VOITURE	TCU	DEUX ROUES	AUTRE	MARCHE	ENSEMBLE
Domicile-travail habituel	17	32	20	58	11	18
Domicile-école	13	24	15	30	11	16
Domicile-université	21	43	8	48	19	27
Domicile-autre	16	35	18	46	13	15
Secondaires	17	29	11	46	13	18
Ensemble	16	33	17	44	13	17

La durée moyenne d'un déplacement est de 17 minutes. D'une manière générale, la marche génère les déplacements de plus courte durée : 13 minutes en moyenne. A l'inverse, les déplacements en autre mode (dont le train) génèrent des déplacements de plus longue durée.

Il faut noter pour les transports en commun, le temps d'attente est compris dans le temps total du déplacements.

4. USAGE DES MODES



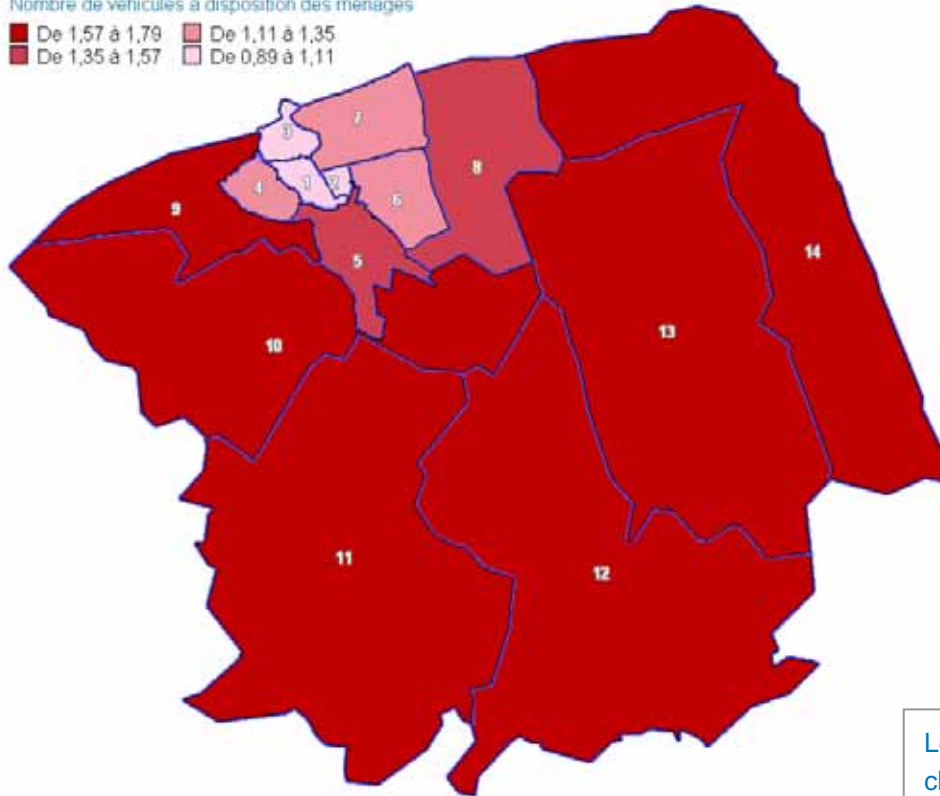
A. LA VOITURE

NOMBRE MOYEN DE VOITURES POSSEDES PAR MENAGE

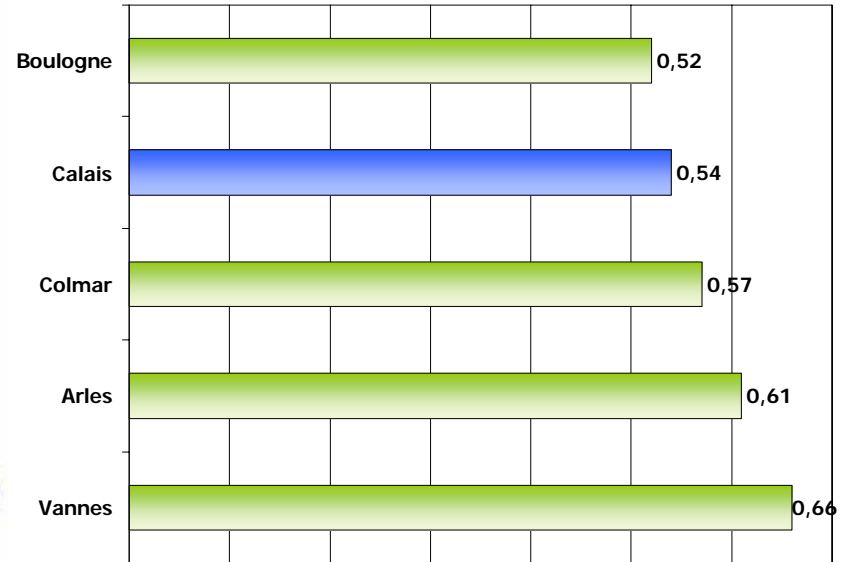
TAUX DE MOTORISATION (1,35)

Nombre de véhicules à disposition des ménages

- De 1,57 à 1,79
- De 1,35 à 1,57
- De 1,11 à 1,35
- De 0,89 à 1,11



Taux de motorisation ramené à la population totale



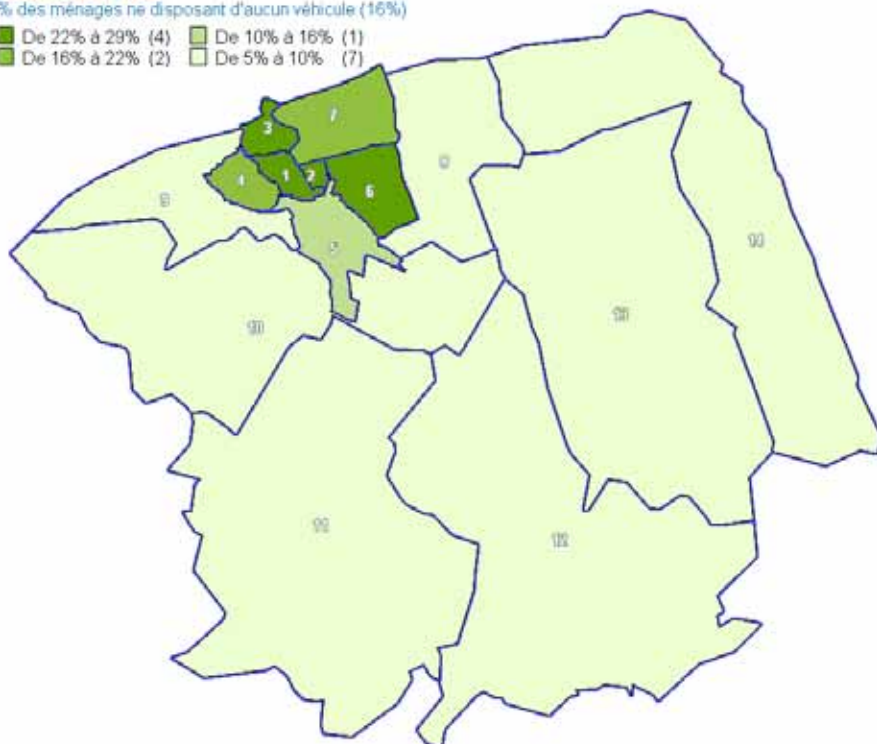
Le taux de motorisation ramené à la population totale est de 0,54, ce qui classe le territoire de l'enquête ménages dans la moyenne basse par rapport aux autres agglomérations.

Les disparités sont très importantes d'une zone à l'autre, puisque les résultats s'étalent de 0,89 véhicules par ménage dans les secteurs centre ville, Nouvelle France et Calais Nord Plage, à 1,57 dans le secteur de la périphérie.

MOTORISATION

% des ménages ne disposant d'aucun véhicule (16%)

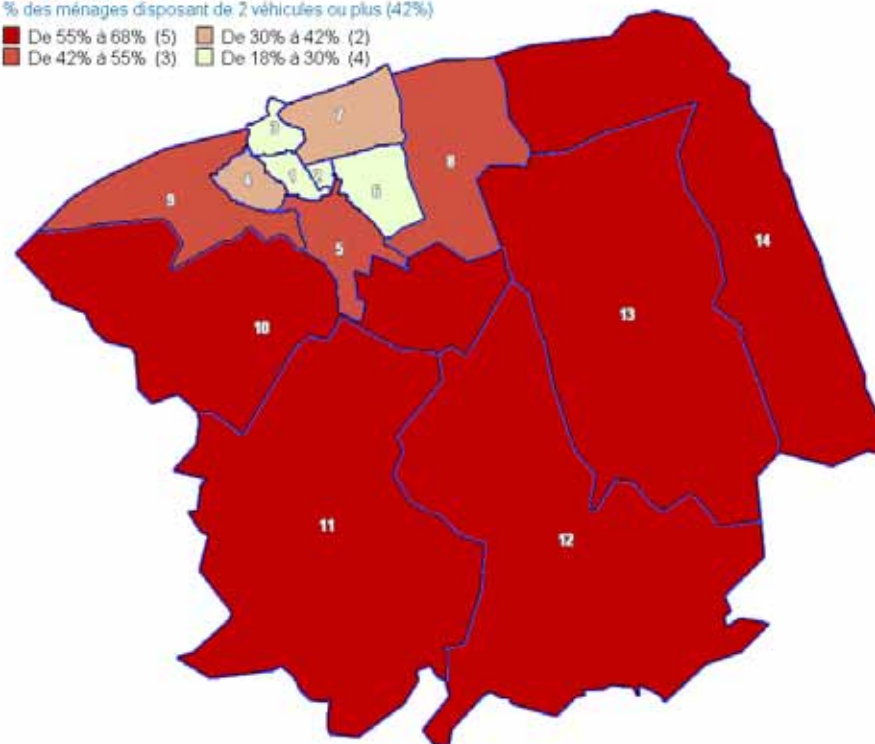
- De 22% à 29% (4)
- De 16% à 22% (2)
- De 10% à 16% (1)
- De 5% à 10% (7)



MOTORISATION

% des ménages disposant de 2 véhicules ou plus (42%)

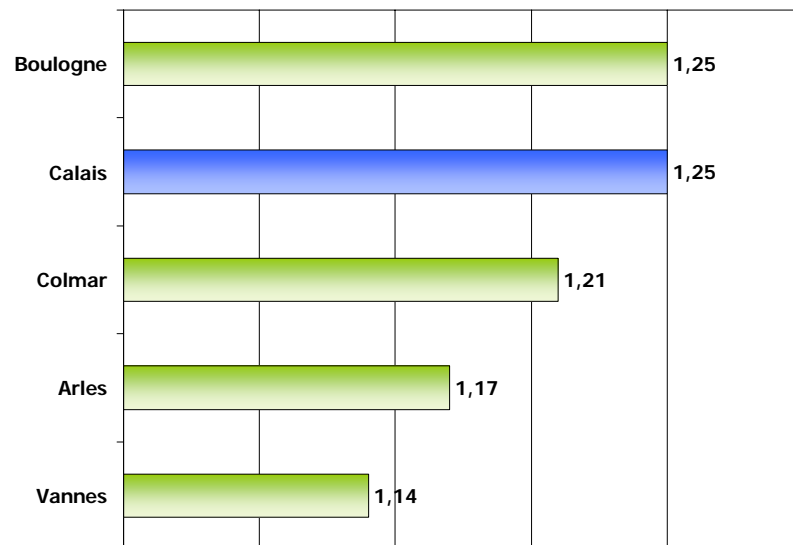
- De 55% à 68% (5)
- De 42% à 55% (3)
- De 30% à 42% (2)
- De 18% à 30% (4)



10 340 Ménages ne possèdent aucun véhicule, soit 16,2 %. Les plus fort taux de ménages non motorisés se rencontrent dans les centres ville (28,8 % dans le centre ville St Pierre, 26% Nouvelle France et 27 % dans le secteur Beau Marais – St Exupéry).

27 032 ménages possèdent 2 véhicules ou plus, soit 42,4 % de l'ensemble des ménages qui sont tous situés en périphérie. Le taux de ménages fortement motorisés peut atteindre 68 % comme dans la Région d'Audruicq Sud Ouest (62% Sud Ouest du Calaisis, 61% Trois-Pays).

TAUX D'OCCUPATION DES VEHICULES



Un taux d'occupation assez élevé

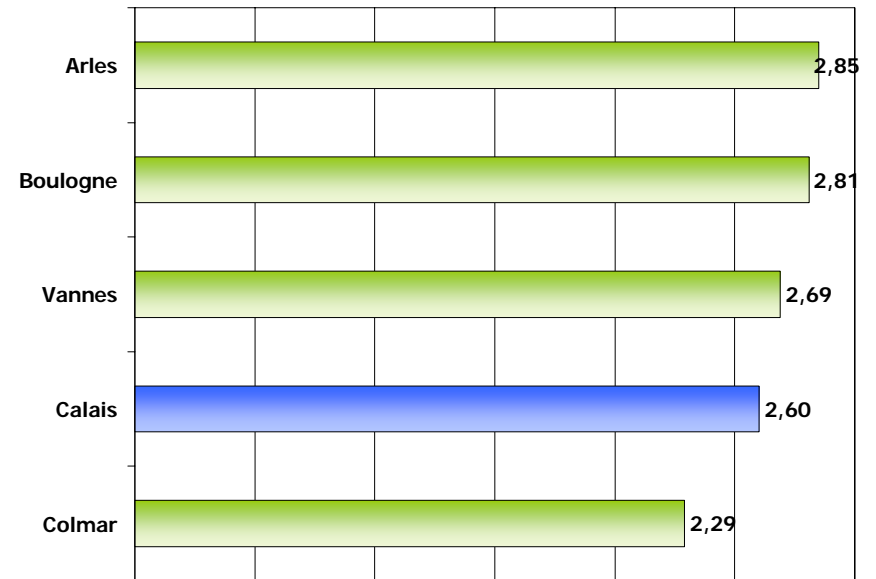
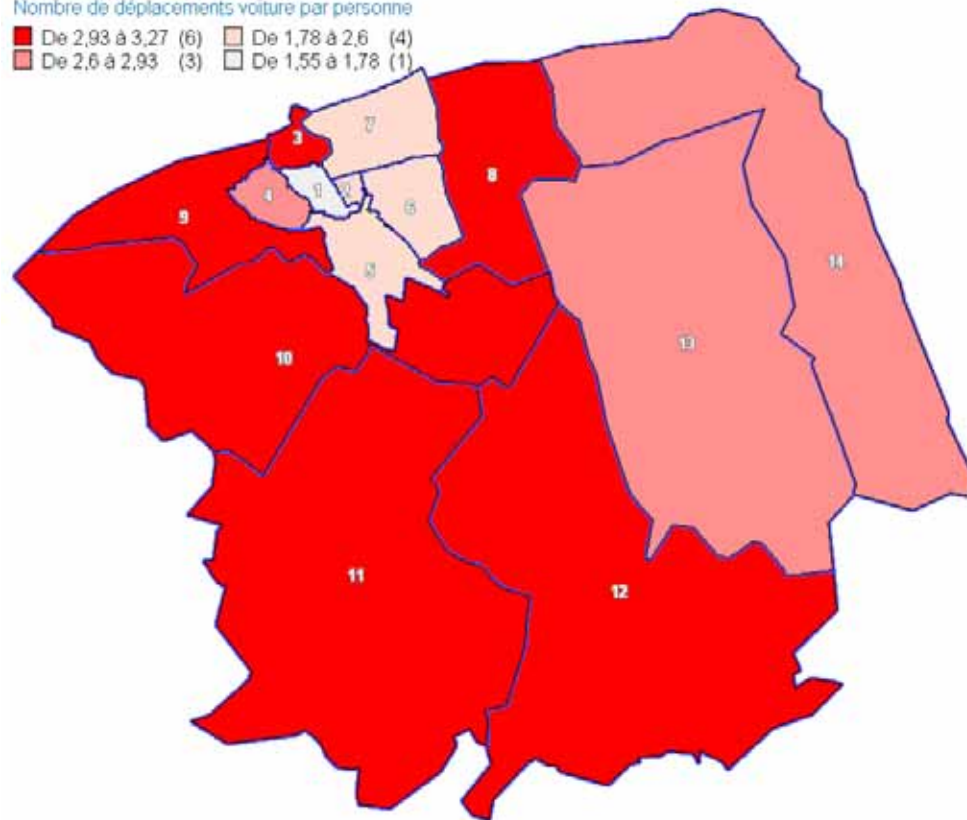
En moyenne, lors des déplacements effectués en voiture, les véhicules sont occupés par 1,25 personne. Ce taux d'occupation des véhicules compte parmi les plus élevés des agglomérations de taille similaire ayant réalisé une enquête ménages déplacements par téléphone.

MOBILITE VOITURE

MOBILITE VOITURE (2.6)

Nombre de déplacements voiture par personne

- De 2,93 à 3,27 (6)
- De 2,6 à 2,93 (3)
- De 1,78 à 2,6 (4)
- De 1,55 à 1,78 (1)



LES PROBLEMES DE STATIONNEMENT DANS L'AIRE D'ETUDE

En général, sur votre lieu de travail ou d'études, rencontrez-vous des problèmes de stationnement ?

(population : actifs, scolaires et étudiants ne travaillant pas au domicile et disposant d'une voiture en tant que conducteur : 33 787 personnes)

N° SECTEUR DE TRAVAIL OU D'ETUDE	NOM DU SECTEUR DE TRAVAIL OU D'ETUDE	OUI	Non, j'ai une place réservée	Non, il y a une offre importante de stationnement à	Non, compte tenu de mes horaires
1	Centre Ville - Saint Pierre	31%	22%	42%	5%
2	Nouvelle France	0%	100%	0%	0%
3	Calais Nord – La Plage	39%	19%	36%	7%
4	Fort Nieulay – Cailloux	3%	37%	59%	2%
5	Pont du Leu – Coulogne – Virval	22%	14%	46%	19%
6	Beau Marais – St Exupéry	20%	30%	50%	0%
7	Petit Courgain - Mivoix	11%	31%	55%	3%
8	Marck	0%	49%	47%	5%
9	Sangatte – Coquelles	6%	27%	55%	12%
10	Sud Ouest du Calaisis	0%	51%	47%	1%
11	Trois-Pays	9%	25%	55%	11%
12	Ardésis Vallée de la Hem	5%	34%	52%	10%
13	Région d'Audruicq Nord Est	11%	25%	55%	10%
14	Région d'Audruicq Sud Ouest	11%	42%	47%	0%
	TOTAL	17%	29%	49%	6%

LES PROBLEMES DE STATIONNEMENT DANS L'AIRE D'ETUDE

Est-il difficile de stationner sur ou à proximité votre lieu de travail ou d'études ?

(population : actifs, scolaires et étudiants ne travaillant pas au domicile et disposant d'une voiture en tant que conducteur mais ne l'utilisant pas : 3 107 personnes)

N° SECTEUR DE TRAVAIL OU D'ETUDE	NOM DU SECTEUR DE TRAVAIL OU D'ETUDE	OUI	Non, car je pourrais avoir une place réservée	Non, car il y a une offre importante de stationnement à
1	Centre Ville - Saint Pierre	81%	19%	0%
2	Nouvelle France	-	-	-
3	Calais Nord – La Plage	0%	17%	83%
4	Fort Nieulay – Cailloux	0%	11%	89%
5	Pont du Leu – Coulogne – Virval	-	-	-
6	Beau Marais – St Exupéry	20%	0%	80%
7	Petit Courgain - Mivoix	0%	59%	41%
8	Marck	74%	0%	26%
9	Sangatte – Coquelles	-	-	-
10	Sud Ouest du Calaisis	48%	0%	52%
11	Trois-Pays	39%	0%	61%
12	Ardésis Vallée de la Hem	0%	100%	0%
13	Région d'Audruicq Nord Est	0%	0%	100%
14	Région d'Audruicq Sud Ouest	-	-	-
TOTAL		30%	22%	48%



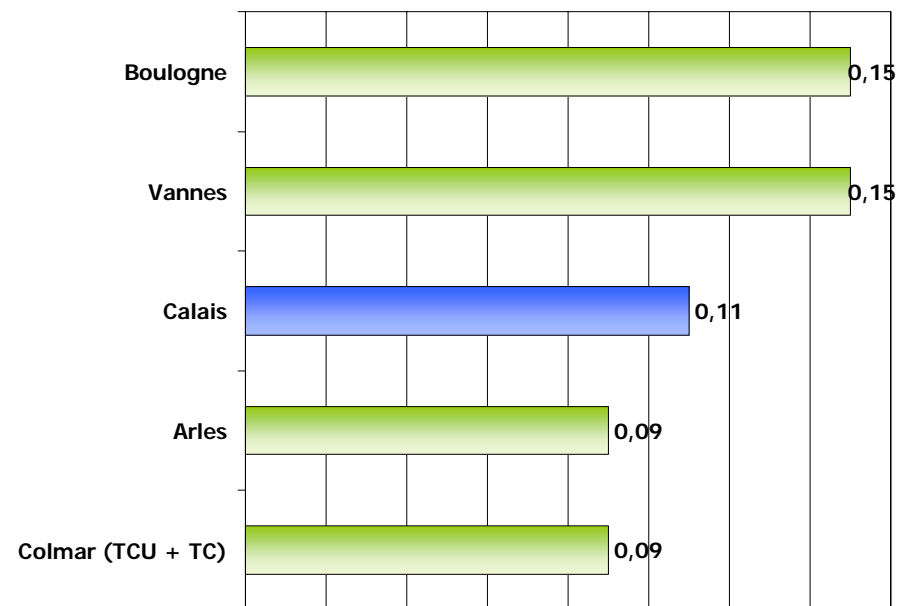
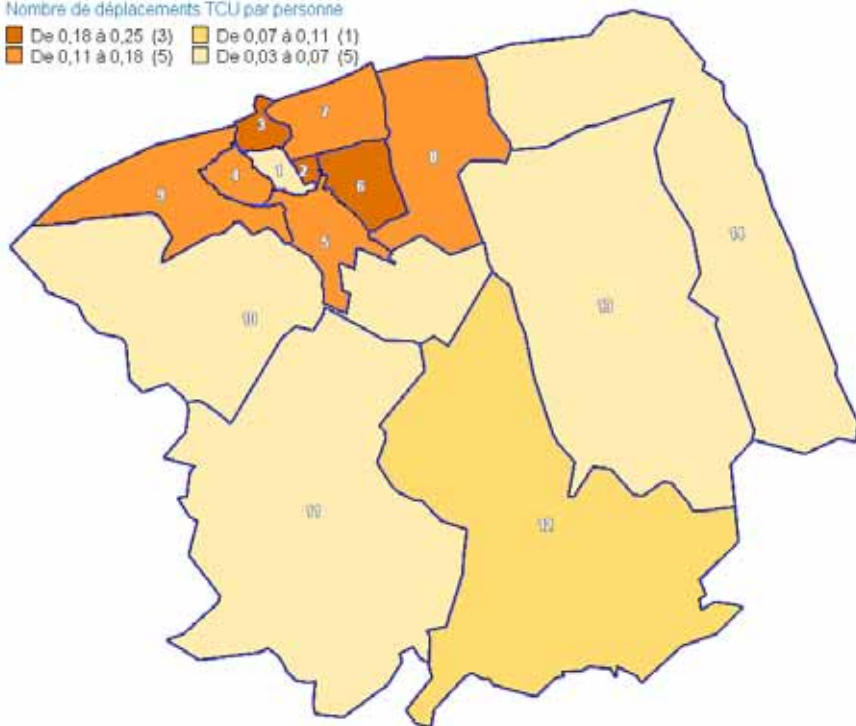
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

MOBILITE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

MOBILITE TCU (0,11)

Nombre de déplacements TCU par personne

- De 0,18 à 0,25 (3)
- De 0,11 à 0,18 (5)
- De 0,07 à 0,11 (1)
- De 0,03 à 0,07 (5)



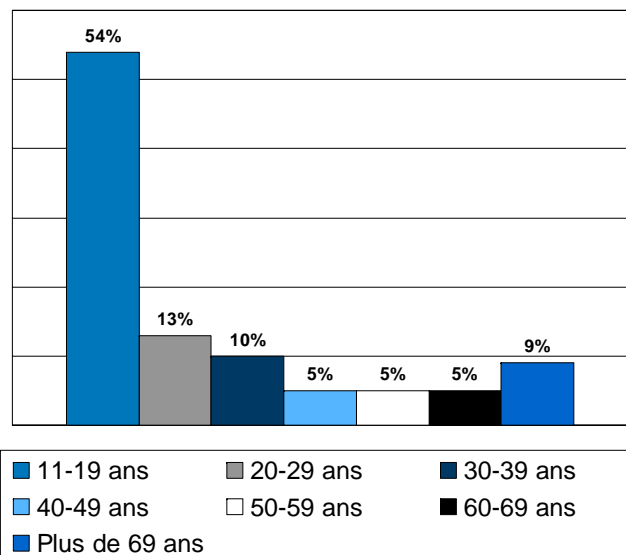
Avec 0,11 déplacement par jour et par personne effectué en transports collectifs urbains, le territoire de l'enquête ménages se situe en milieu de tableau par rapport aux autres agglomérations. Comme attendu, les plus fortes mobilités se rencontrent dans la zone allant de Sangatte à Marck, hors Centre ville – St Pierre.

CARACTERISTIQUES DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

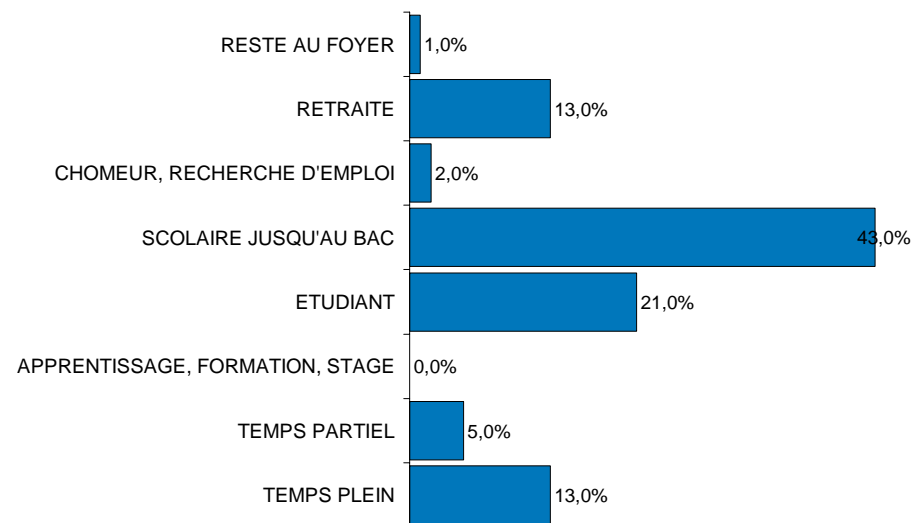
Du lundi au vendredi, avec quelle fréquence utilisez-vous les TCU pour vous déplacer dans l'aire d'étude ?

REPONSE : « Tous les jours ou presque »

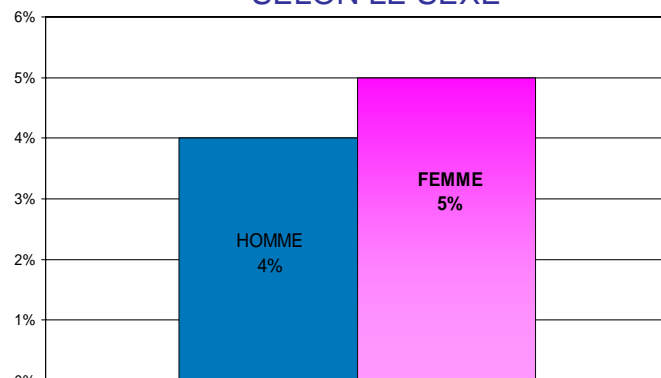
SELON LA TRANCHE D'AGE



SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE



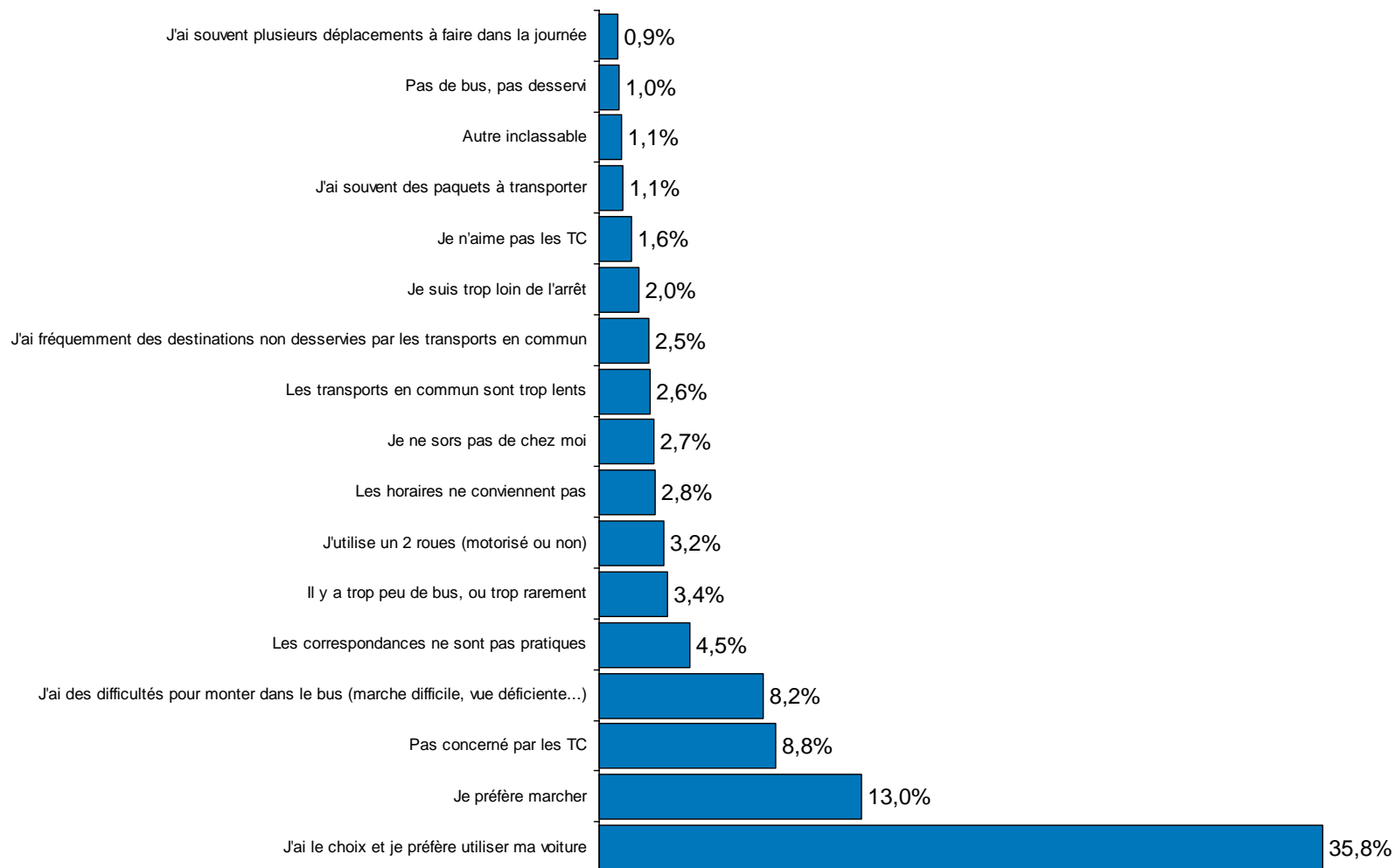
SELON LE SEXE



Les usagers des transports collectifs urbains sont surtout des jeunes et notamment des étudiants dont 15 % déclarent les utiliser « tous les jours ou presque ». Les femmes les utilisent un peu plus que les hommes mais l'écart n'est pas très important (parmi les femmes, 5% utilisent les TCU tous les jours ou presque. Parmi les personnes qui utilisent les TCU tous les jours ou presque, 60% sont des femmes).

RAISONS DE NON UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Quelles sont les principales raisons qui font que vous utilisez peu ou pas les TC ?
(plusieurs réponses possibles en %)



4,8% <0,9% non représentés



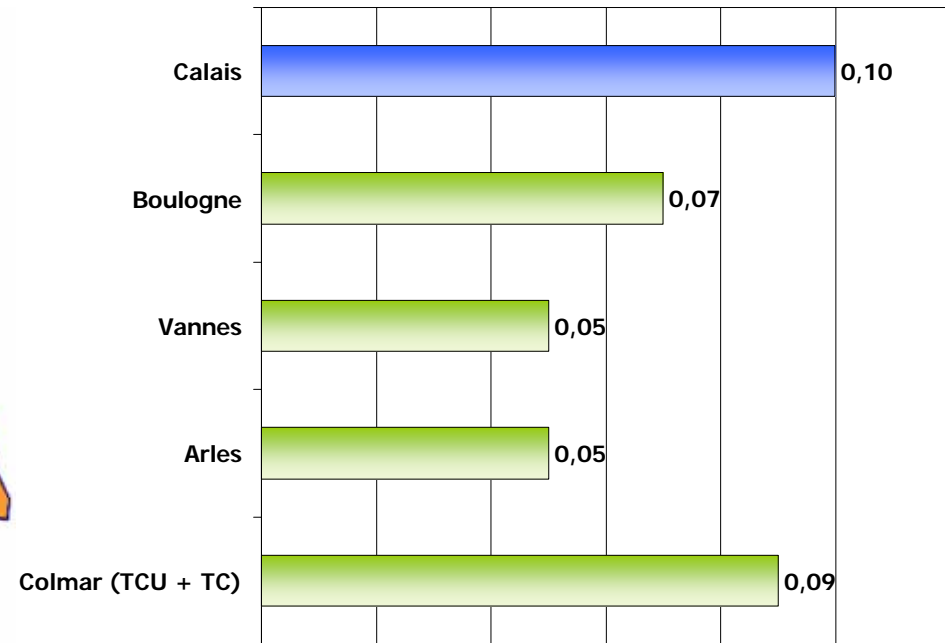
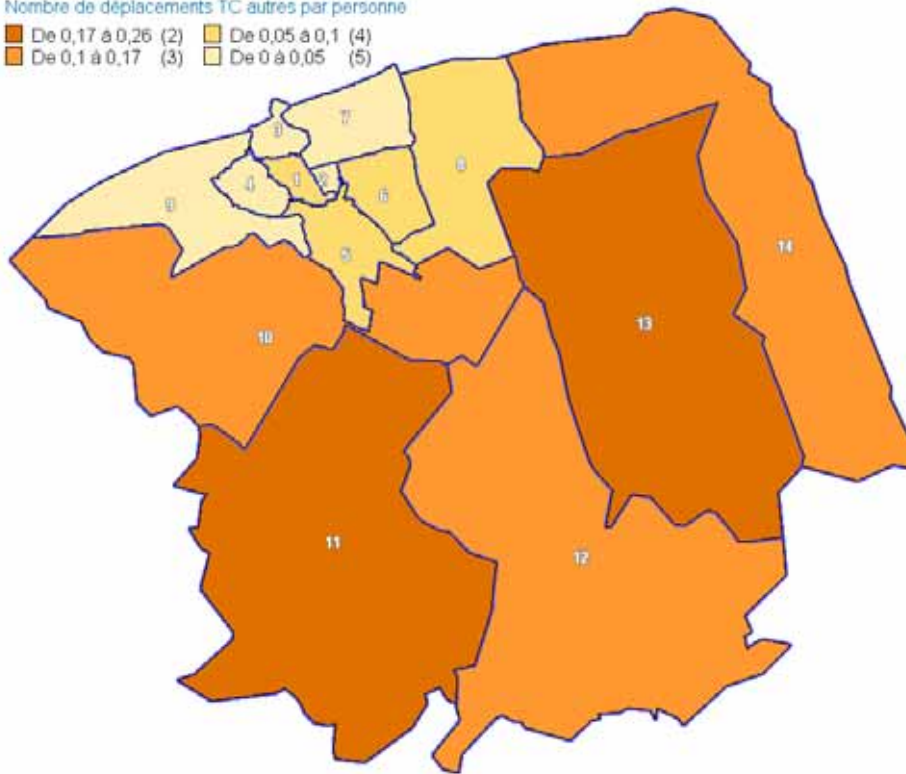
C. LES AUTRES TRANSPORTS COLLECTIFS

MOBILITE AUTRES TRANSPORTS COLLECTIFS

MOBILITE TC AUTRES (0,10)

Nombre de déplacements TC autres par personne

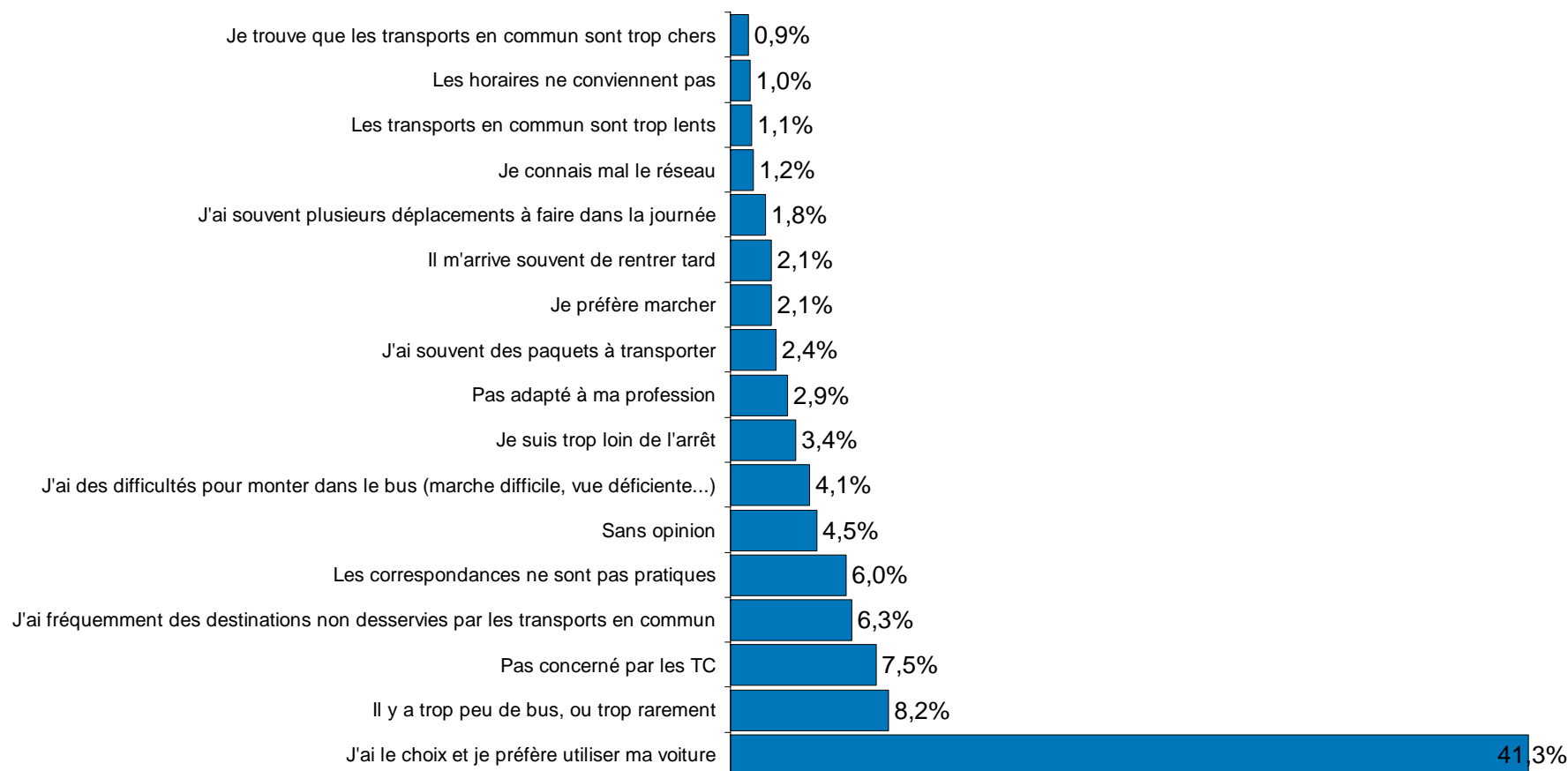
- De 0,17 à 0,26 (2)
- De 0,05 à 0,1 (4)
- De 0,1 à 0,17 (3)
- De 0 à 0,05 (5)



Avec 0,1 déplacement par jour et par personne, la mobilité effectuée au moyen des autres transports collectifs (train, transport scolaire, car interurbain et transport employeur) est plutôt élevée par rapport aux autres agglomérations. Elle concerne davantage les habitants des zones périphériques.

RAISONS DE NON UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Quelles sont les principales raisons qui font que vous utilisez peu ou pas les TC ?
(plusieurs réponses possibles en %)



3,3% < 0,9% non représentés



test^{FR}

59 rue Maréchal Foch, F-78000 Versailles
T. +33 (0)1 30 84 97 97 / F. +33 (0)1 39 50 37 07 / www.test-sa.com

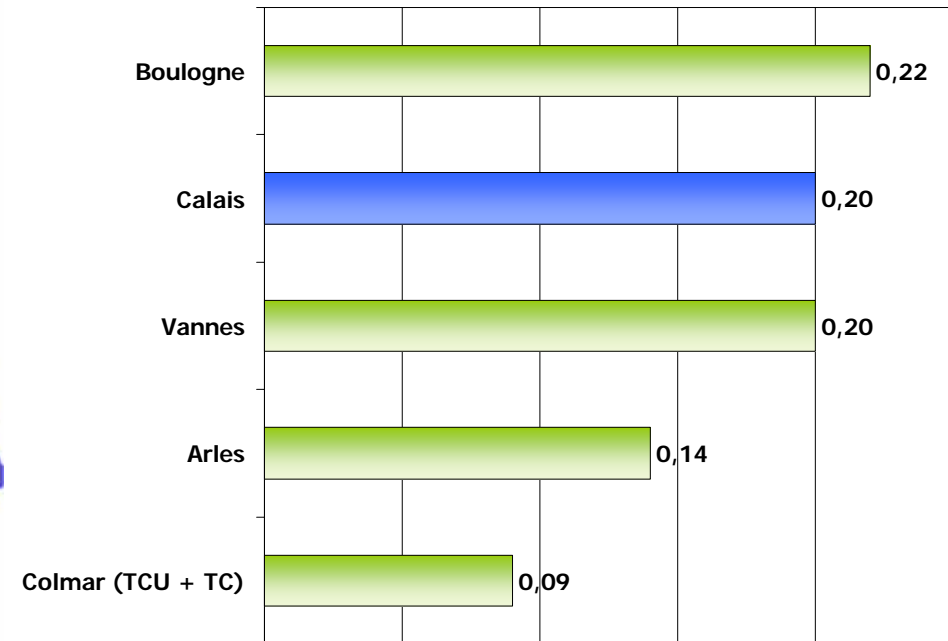
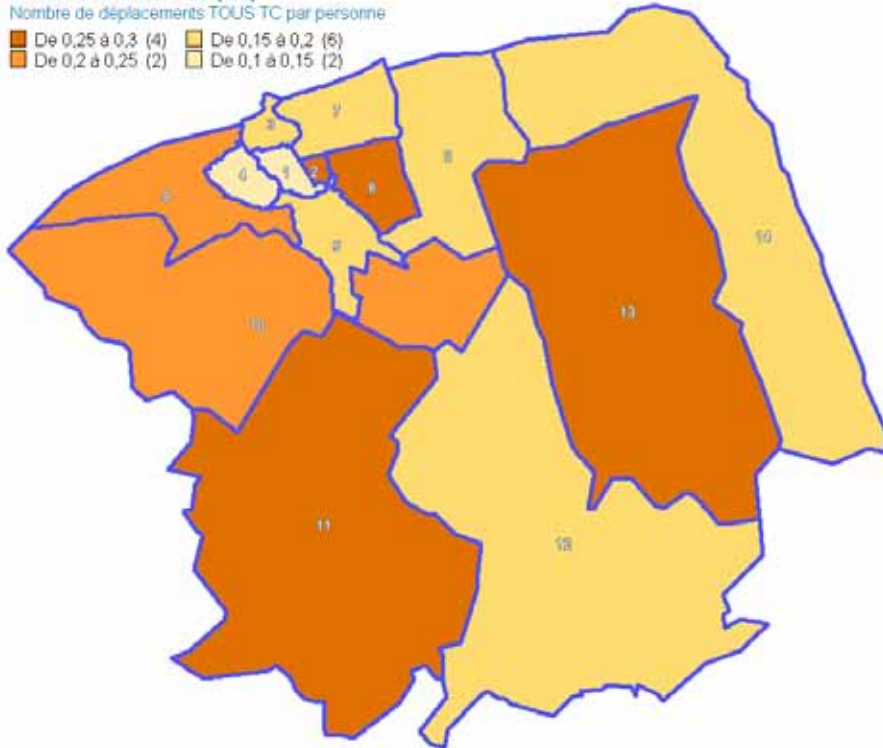
D. TOUS TRANSPORTS COLLECTIFS (TCU + TC INTERURBAINS)

MOBILITE AUTRES TOUS TRANSPORTS COLLECTIFS

MOBILITE TOUS TC (0,2)

Nombre de déplacements TOUS TC par personne

- De 0,25 à 0,3 (4)
- De 0,15 à 0,2 (6)
- De 0,2 à 0,25 (2)
- De 0,1 à 0,15 (2)



Avec 0,2 déplacement par jour et par personne, la mobilité effectuée au moyen des de transports collectifs (tcu, train, transport scolaire, car interurbain et transport employeur) est se situe dans la partie haute par rapport aux autres agglomérations.



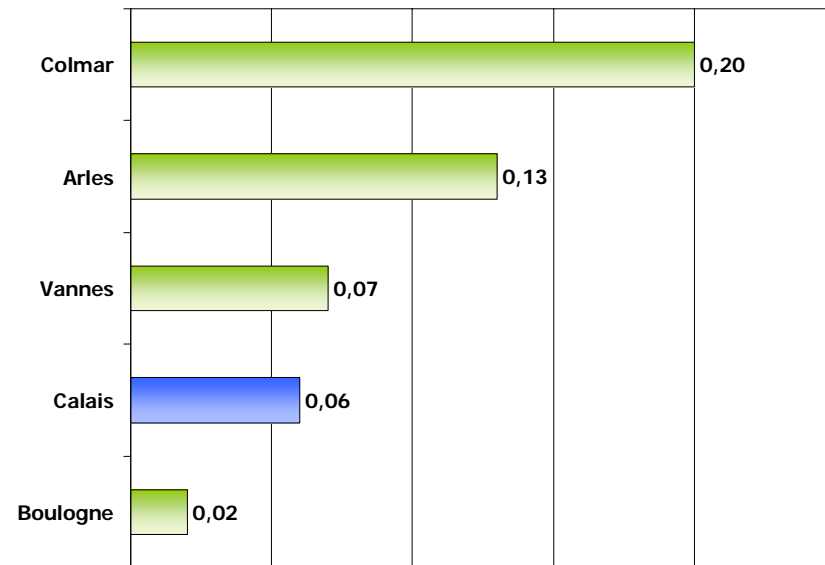
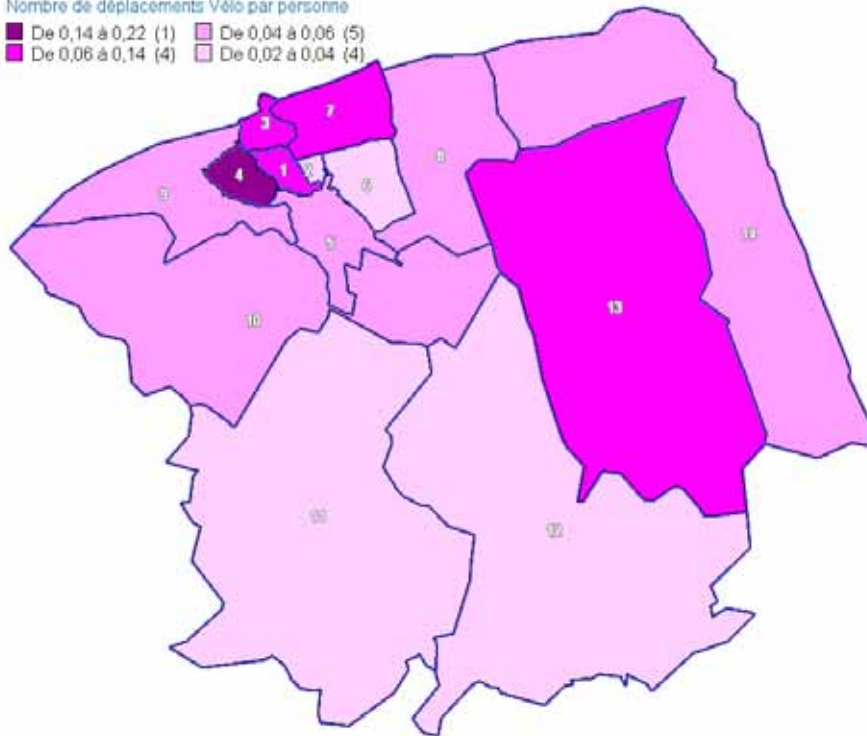
E. LE VELO

MOBILITE VELO

MOBILITE VELO (0,06)

Nombre de déplacements Vélo par personne

- De 0,14 à 0,22 (1)
- De 0,04 à 0,06 (5)
- De 0,06 à 0,14 (4)
- De 0,02 à 0,04 (4)

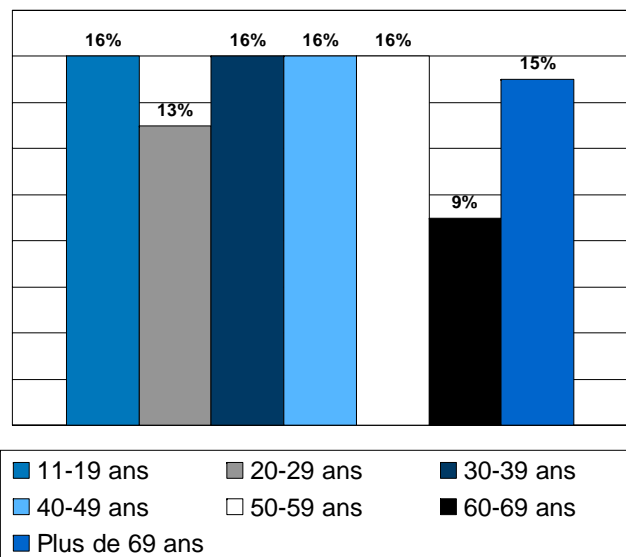


Avec 0,06 déplacement par jour et par personne, la mobilité à vélo est très faible. Aucune logique géographique ne se distingue.

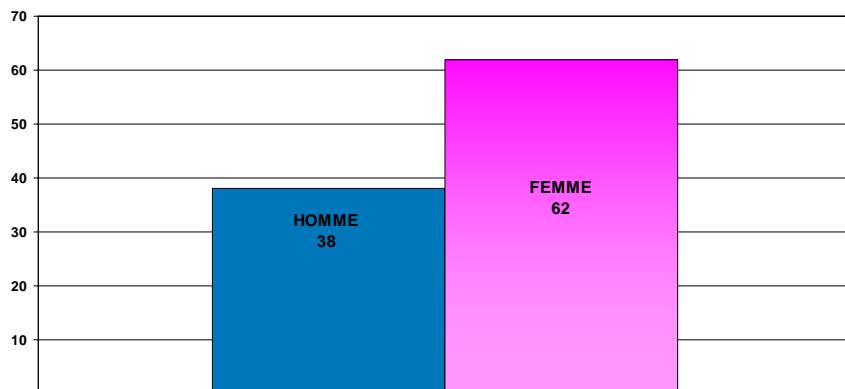
CARACTERISTIQUES DES NON USAGERS DU VELO

Du lundi au vendredi, avec quelle fréquence utilisez-vous le VELO pour vous déplacer dans l'aire d'étude ?
REPONSE : « Jamais »

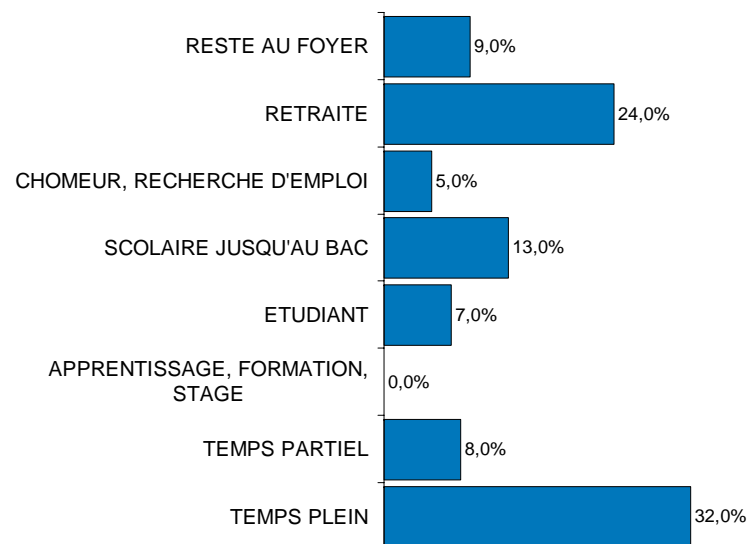
SELON LA TRANCHE D'AGE (en %)



SELON LE SEXE (en %)



SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE (en %)



Les non-usagers du vélo sont plus nombreux chez les femmes, les temps plein et les retraités. L'âge est un facteur peu discriminant, hormis les plus 60-69 ans qui sont nettement moins nombreux à ne jamais se déplacer à vélo.

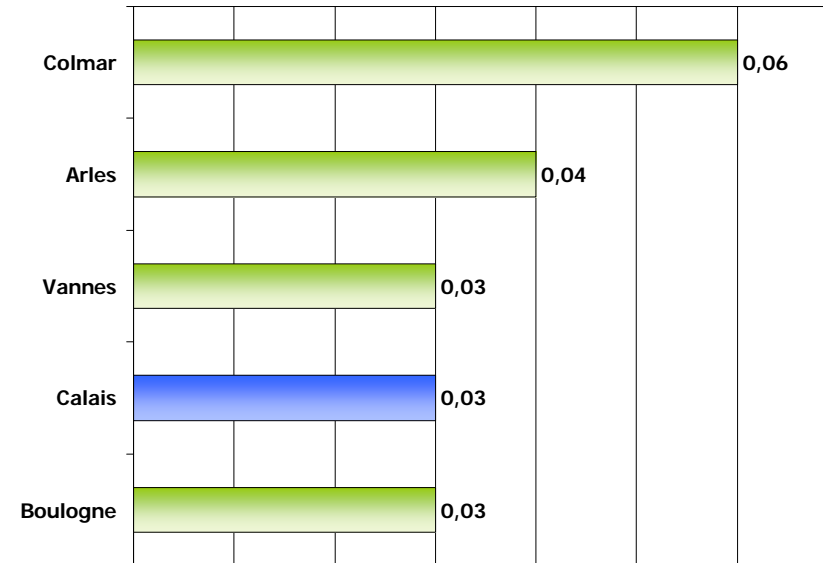
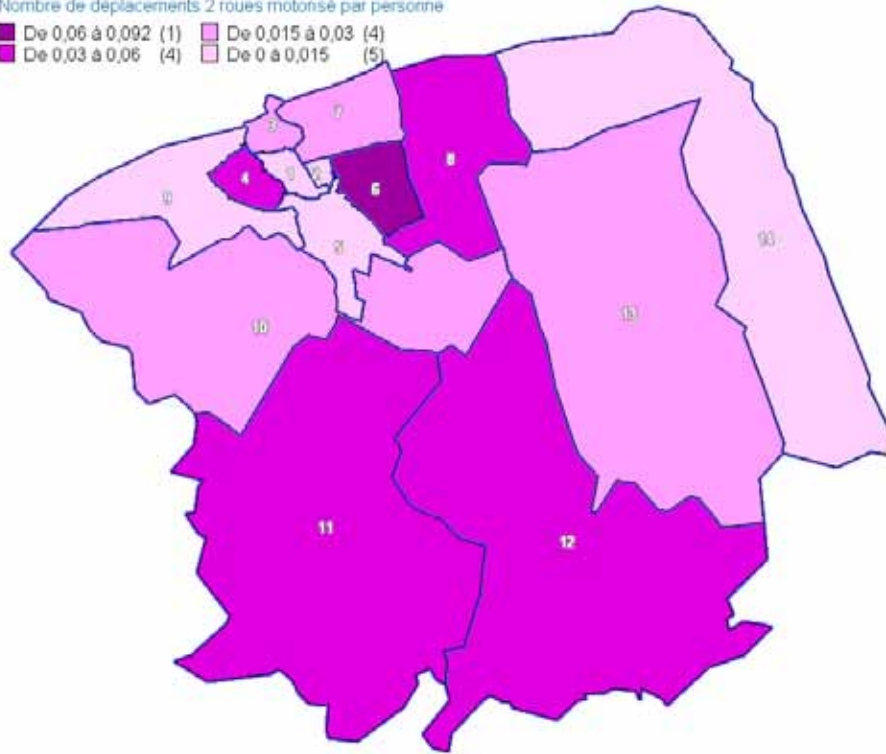


F. LES 2 ROUES MOTORISEES

MOBILITE DEUX ROUES MOTORISES

MOBILITE DEUX ROUES MOTORISE (0,03)

Nombre de déplacements 2 roues motorisé par personne



Avec 0,03 déplacement par jour et par personne, l'usage des deux roues motorisés restent assez marginal comme dans la plupart des agglomération du reste. Aucune logique spatiale ne se dégage.

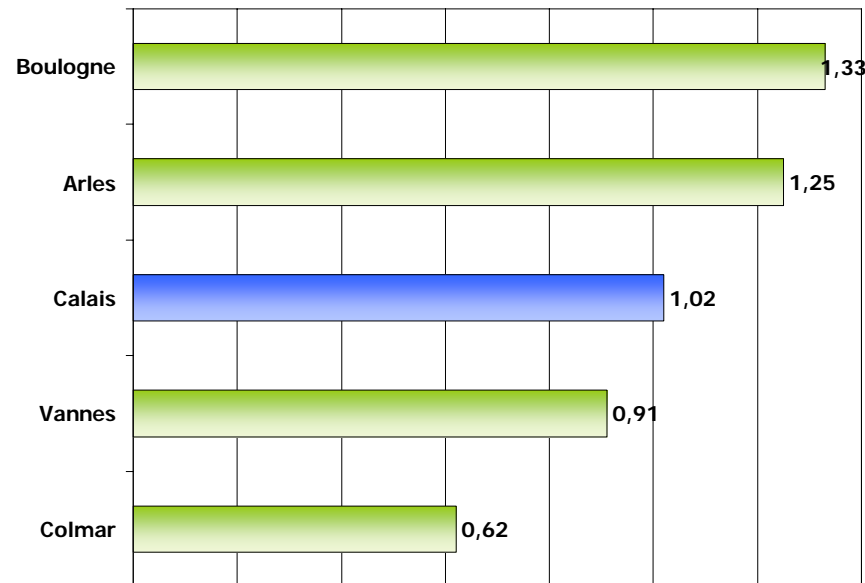
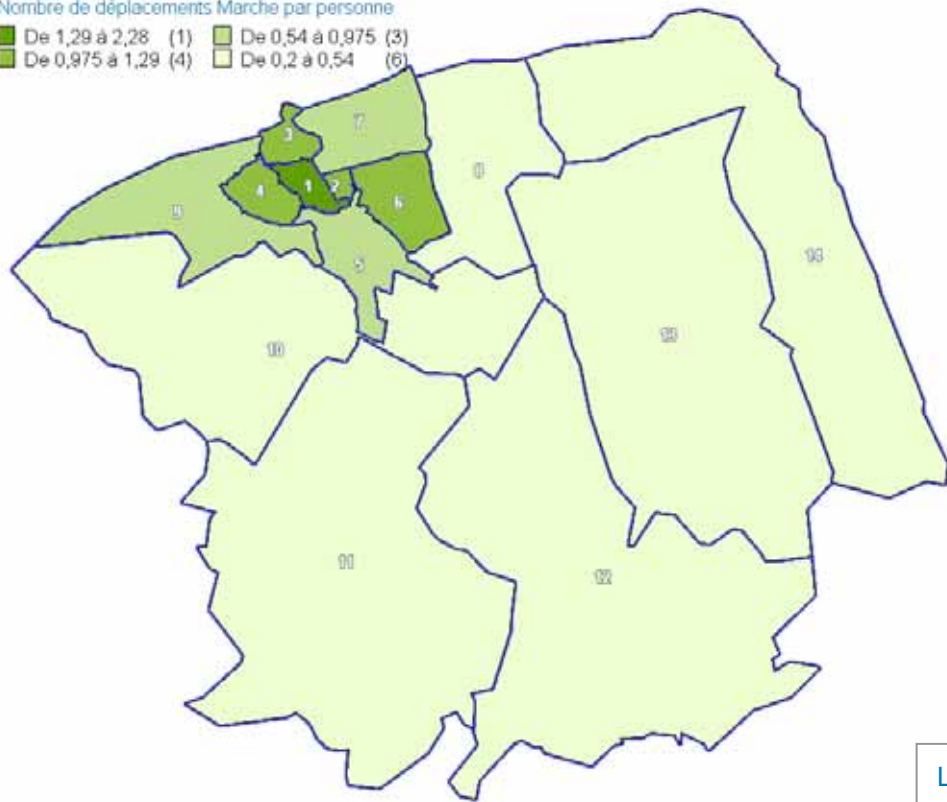
G. LA MARCHE

MOBILITE MARCHE A PIED

MOBILITE MARCHE (1,02)

Nombre de déplacements Marche par personne

- De 1,29 à 2,28 (1)
- De 0,975 à 1,29 (4)
- De 0,54 à 0,975 (3)
- De 0,2 à 0,54 (6)



La marche à pied reste un mode de déplacements très utilisé avec en moyenne 1,02 déplacement par jour et par personne. Le territoire de l'enquête ménages se positionne en milieu de tableau par rapport aux autres agglomérations.

Une très forte logique spatiale se dessine avec un modèle centre-périphérie presque parfait.

LES RESULTATS PRESENTES SONT LA BASE

VOUS AVEZ DES INTERROGATIONS ?

VOUS AVEZ BESOIN D'INFORMATIONS SUR DES PROJETS A VENIR ?

L'EMD EST RICHE, ELLE EST SOURCE D'ARGUMENTATION !