AUCAME

Novembre 2011

LES DÉPLACEMENTS ENTRE LES PÔLES DU CALVADOS

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

SOMMAIRE

Introduction 3
Méthodologie 4
Grands résultats 6

Caen-Bayeux 10
Caen-Vire 11
Caen-Falaise 12
Caen-Lisieux 13
Caen-Trouville 14
Caen-Dives 15
Lisieux-Trouville 16
Trouville-Dives 17

Conclusion 18

La maîtrise d'ouvrage

Les exploitations réalisées dans ce document sont le fait de l'agence d'urbanisme de Caen-Métropole et n'engagent pas la maitrise d'ouvrage de l'enquête..

Les partenaires

Projet cofinancé par l'Union européenne

©AUCAME 2011

INTRODUCTION

En tant que capitale de la Basse-Normandie, Caen concentre une grande partie de l'activité économique ainsi que de l'offre culturelle et universitaire. De plus, l'unité urbaine de Caen compte presque 200 000 habitants, c'est-à-dire 30 % de la population totale du département (chiffres du recensement général de la population 2008). Ces facteurs expliquent le rôle polarisant de Caen au sein du Calvados. Dans ce contexte, quelle est la position des autres pôles urbains du département ?

La question des relations entre ces pôles urbains constitue l'une des thématiques dont l'étude a été considérée comme prioritaire par la maîtrise d'ouvrage (Conseil Général, Viacités, Syndicat Mixte Caen-Métropole) de l'Enquête Ménages Déplacements Grand Territoire (EMDGT), réalisée dans le Calvados en 2010-2011. Ainsi, l'observation des mobilités (nombre de déplacements, modes de transports, motifs de déplacements) entre les pôles urbains du Calvados peut permettre d'obtenir des pistes de réponse sur les relations que ceux-ci entretiennent entre eux.

Plusieurs problématiques encadrent l'analyse de ces flux de déplacement. Quels sont les liens de dépendance entre les pôles ? Certains pôles sont-ils autonomes ? Quelles proximités peut-on observer ?

La question se pose aussi de la corrélation entre les modes de déplacements employés et l'offre en transport déployée, en particulier dans le cas des transports en commun : la rapidité, la régularité d'une ligne de train ou de Bus Verts va-t-elle de pair avec une fréquentation élevée de cette ligne ? Existe-t-il un potentiel de développement des transports collectifs au vu des types de relations observés ?

L'étude des relations entre les agglomérations du Calvados est d'une importance significative alors que la question de la constitution de pôles métropolitains favorisant la coopération entre les agglomérations se pose aujourd'hui[1]. Parmi les dossiers dont peuvent se saisir les pôles métropolitains figure en effet la question de l'organisation des mobilités.

[1]Pour plus d'informations sur la constitution et les fonctions des pôles métropolitains, voir AUCAME, *Les nouvelles collectivités territoriales dans la loi « RCT »*, Qu'en Savons-Nous ? n°32, avril 2011. Disponible sur le site Internet (www.aucame.fr).

©AUCAME 2011

MÉTHODOLOGIE

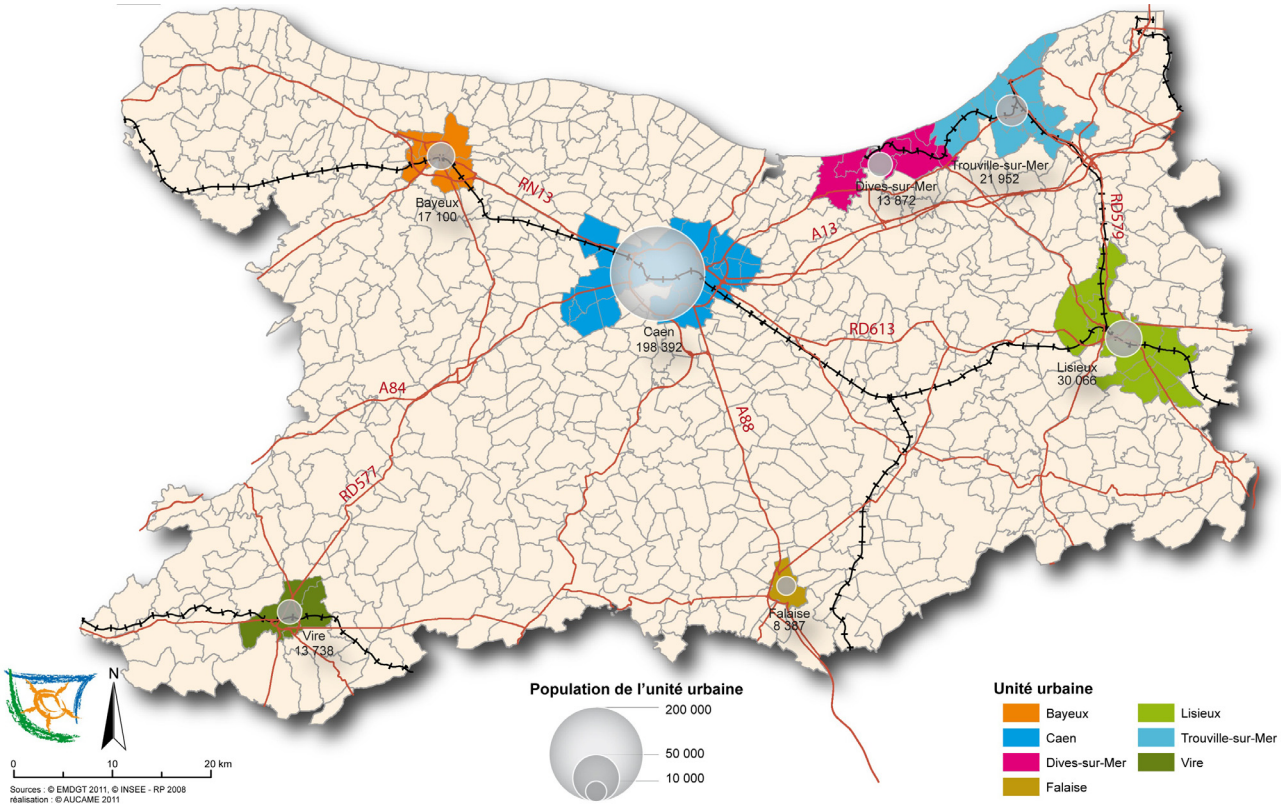
L'Enquête Ménages Déplacements et l'Enquête Ménages Déplacements Grand Territoire ont consisté en la consultation de 7 525 ménages calvadosiens, en face-à-face au domicile pour les habitants de Caen la mer, et par téléphone pour les habitants du reste du département. Les enquêteurs ont interrogé tous les déplacements effectués la veille de l'entretien par les plus de 11 ans de chaque ménage (toutes les personnes pour l'enquête en face-à-face, de une à deux personnes tirées au sort pour l'enquête téléphonique). Au total, 10 725 individus ont été sondés, soit un échantillon représentant 576 005 personnes âgées de 11 ans et plus dans le Calvados.

L'analyse des flux interurbains à partir des données de l'EMDGT peut être structurée autour de trois axes : la zone de résidence des personnes effectuant des déplacements entre les unités urbaines étudiées, le type de relation, c'est-à-dire les motifs de déplacement (travail, études, loisirs, achats…), ainsi que le mode de transport employé, celui-ci pouvant être conditionné par l'offre de transports et les infrastructures existantes (facilité d'accès en voiture, ou en transport en commun…). Ces trois angles d'approche permettent ainsi d'appréhender le rayon et la nature de l'attractivité de chacun des territoires étudiés.

Les périmètres sélectionnés afin de réaliser ces exploitations sont les unités urbaines. Selon l'Insee, cette notion repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. Ainsi, une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes comptant au moins 2 000 habitants et dont l'espace urbanisé ne comporte pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions. Pour observer les flux entre les pôles urbains, il est donc plus représentatif de considérer l'agglomération (au sens physique, c'est-à-dire synonyme d'unité urbaine, et non politique) d'une ville plutôt que la ville-centre uniquement.

Les unités urbaines retenues pour cette étude sont les principales du département telles que déterminées en 2010 par l'Insee pour l'année 2008. Par principales, on entend les unités

Les unités urbaines étudiées



©AUCAME 2011

urbaines rassemblant au minimum 8 000 habitants. Ont cependant été exclues les unités urbaines de Ouistreham (plus de 9 000 habitants) et de Douvres-la-Délivrande - Luc-sur-Mer (près de 14 000 habitants), en raison de leur présence à la fois dans l'aire urbaine de Caen et dans le territoire de Caen-Métropole, constituant le bassin de vie caennais et sur lequel s'applique le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Les unités urbaines retenues pour cette étude sont donc, par ordre de taille, celles de Caen, Lisieux, Trouville-sur-Mer, Bayeux, Dives-sur-Mer, Vire, et Falaise (voir carte page ci-contre). Par simplification, l'utilisation du nom de la ville-centre dans les pages suivantes désigne systématiquement l'ensemble de l'unité urbaine étudiée.

Une exception a été faite dans le cas de Dives-sur-Mer et Trouville-sur-Mer. En effet, l'évolution du tissu urbain sur la partie orientale du littoral calvadosien a conduit à une modification majeure des périmètres des unités urbaines entre 1999 et 2010 : les deux unités urbaines distinctes de Trouville-sur-Mer et Dives-sur-Mer ont fusionné.

Pour l'intérêt de la présente étude, il a donc été décidé de conserver deux périmètres distincts pour ces agglomérations, l'unité urbaine 2008 s'étalant trop dans l'espace pour obtenir une réelle représentativité des échanges entre elles ainsi qu'avec les autres unités urbaines.

Pour des raisons de fiabilité statistique des données, les liaisons entre unités urbaines représentant moins de 3 000 déplacements quotidiens (deux sens confondus) n'ont pas fait l'objet de fiche spécifique. De plus, afin de garantir un minimum de fiabilité statistique des fiches présentées par la suite, l'étude de certaines relations ont fait l'objet de moins de détails : dans le cas de Caen-Trouville, Caen-Vire et Caen-Falaise, les motifs de déplacement ne sont pas représentés à cause d'un échantillonnage trop restreint pour être considéré comme représentatif.

Sur chacune des fiches, le nombre de déplacements quotidiens indiqué représente l'addition des déplacements dans chacun des deux sens de la relation : il s'agit donc du nombre dans les deux sens cumulés. Généralement, on compte un nombre équilibré de déplacement dans chacun des sens : phénomène d'allers-retours.

9 138 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 32 minutes

Durée moyenne en transports en commun : 47 minutes

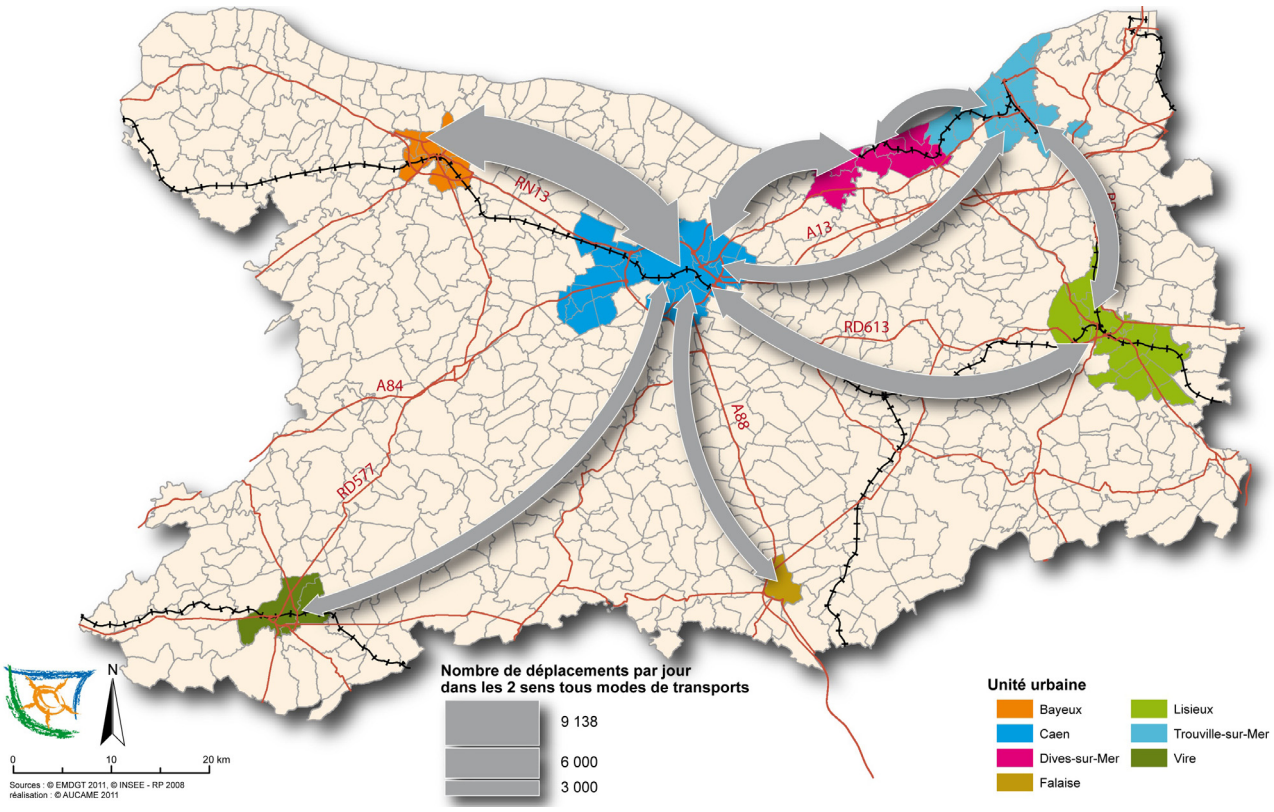
Lorsque l'on évoque la durée moyenne d'un déplacement, cela renvoie à la durée totale du déplacement déclarée par les personnes enquêtées. Par contre, lorsque l'on évoque la durée théorique d'un déplacement, cela renvoie à la durée optimale d'un déplacement selon les horaires indiqués par les autorités de transport (SNCF, Bus Verts) pour les transports en commun, et selon une moyenne entre les temps de parcours optimaux obtenus sur les sites Internet Mappy et ViaMichelin entre deux villes. Ces temps de parcours théoriques sont indiqués sur le schéma page suivante.

Les différences entre ces deux durées proviennent du fait que les déplacements réellement effectués par les personnes enquêtées incluent le temps de parcours pour se rendre de leur lieu d'origine jusqu'à leur mode de transport principal et du temps de parcours pour se rendre de l'arrivée du transport principal jusqu'à leur destination finale, temps de parcours souvent moindre dans le cas de la voiture, mais pouvant être conséquent dans le cas des transports en commun, puisqu'il faut prendre en compte le temps de ralliement à une gare ou à un arrêt de bus. Rentrent aussi en compte les embouteillages pour les trajets en voiture.

©AUCAME 2011

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Les grands flux de déplacements entre les unités urbaines du Calvados



La carte des grands flux de déplacement entre les pôles étudiés est éloquente : Caen apparaît effectivement comme le pôle centralisateur des relations des unités urbaines entre elles. En effet, seule l'unité urbaine composée de Deauville et Trouville-sur-Mer présente un nombre significatif d'échanges avec d'autres pôles urbains que Caen, à savoir Lisieux et Dives-sur-Mer. Ces trois unités urbaines sont situées dans le Pays d'Auge et jouissent d'une plus grande proximité géographique que les autres pôles entre eux.

Le volume le plus important de flux entre pôles urbains se trouve être entre Bayeux et Caen, avec un peu plus de 9 000 déplacements quotidiens (deux sens cumulés), loin devant la relation Caen - Dives-sur-Mer, dont les flux indiquent un peu plus de 6 000 déplacements. Les autres relations font état d'entre 3 000 et 4 000 déplacements. Dans le cas des flux entre les autres agglomérations, soit aucun déplacement n'a été recensé par l'EMDGT, soit ils sont trop peu nombreux pour être considérés comme représentatifs.

©AUCAME 2011

Nombre d'habitants de chaque unité urbaine travaillant dans une autre unité urbaine

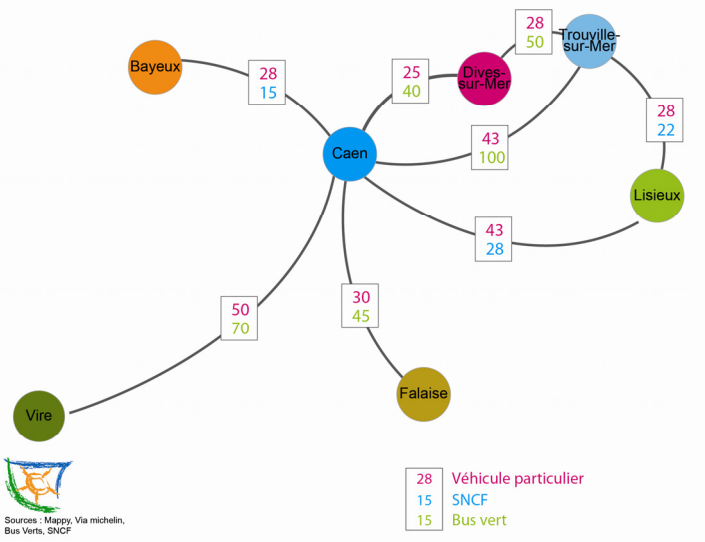
	UU travail							
UU de résidence	Bayeux	Caen	Dives-sur-Mer	Falaise	Lisieux	Trouville-sur-Mer	Vire	*Total*
Bayeux		985		N.S.	N.S.		N.S.	*1 025*
Caen	834		456	336	474	341	N.S.	*2 605*
Dives-sur-Mer	N.S.	752		N.S.	N.S.	529		*1 368*
Falaise	N.S.	421			N.S.		N.S.	*453*
Lisieux	N.S.	312	N.S.	N.S.		433	N.S.	*810*
Trouville		N.S.	N.S.		262		N.S.	*627*
Vire	N.S.	N.S	N.S.	N.S.	N.S.			N.S.
Total général	*855*	*2 759*	*680*	*366*	*851*	*1 303*	*203*	*7 017*

INSEE MOBPRO 2007 les valeurs inférieures à 200 sont considérées comme non-significatives

L'important volume de flux observé entre les unités urbaines de Caen et Bayeux s'explique en grande partie par le fait que les déplacements pendulaires y sont plus nombreux que pour les autres relations interurbaines. Ces déplacements domicile-travail sont par définition effectués de façon plus régulière que les déplacements motivés par d'autres raisons (achats, loisirs, démarches…), qui sont eux plus ponctuels. En complément des données de l'EMDGT, les données de l'Insee sur les mobilités professionnelles peuvent apporter un éclairage sur les grandes relations de travail entre les unités urbaines (voir tableau ci-dessus).

Le grand nombre d'échanges entre les pôles urbains du département repose donc en partie sur le nombre d'actifs effectuant des déplacements entre l'un et l'autre de ces pôles. Mais la possibilité de travailler dans une ville et de vivre dans une autre dépend aussi de la qualité des infrastructures de transport permettant de rallier ces villes. Ainsi, la rapidité de trajet entre deux pôles urbains (en voiture par voie routière ou en transports en commun, avec les trains ou les Bus Verts) conditionne le volume des échanges entre ces pôles. Le schéma des temps de trajets théoriques optimaux montre ainsi que le trajet entre Bayeux et Caen est l'un des plus rapides à effectuer à la fois en transport collectif et en véhicule particulier. Les chiffres de l'Insee concernant le nombre d'actifs résidant dans l'un de ces deux pôles et exerçant une activité professionnelle dans l'autre (voir tableau ci-dessus) sont de ce fait conséquents : c'est le cas de plus de 1 800 personnes. On retrouve logiquement une certaine corrélation entre ces chiffres Insee et les flux représentés à partir des données de l'EMDGT.

Temps de parcours optimal entre les unités urbaines



PRINCIPAUX RÉSULTATS

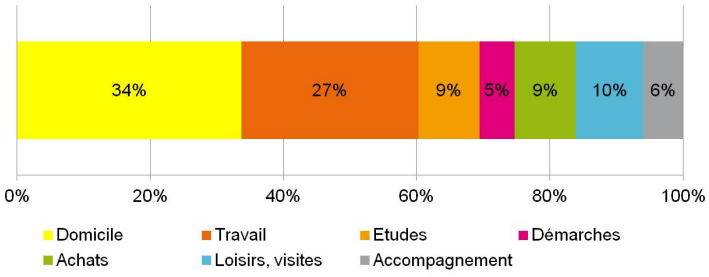
Près de **40 000 déplacements** sont effectués quotidiennement entre les aires urbaines étudiées. Les graphiques ci-dessous représentent la moyenne des parts modales et des motifs sur l'ensemble des relations interurbaines. Ils permettent donc d'établir facilement des comparaisons avec chacun des cas détaillés dans les pages suivantes.

Les motifs travail et études sont surreprésentés dans les déplacements interurbains, par rapport à la moyenne des déplacements des Calvadosiens. En effet, la mobilité interurbaine est majoritairement pendulaire, et les motifs non contraints (achats, loisirs, visites) sont moindres en comparaison avec l'ensemble des déplacements de la population du Calvados. Cela s'explique par le fait qu'une majorité des déplacements pour des motifs non contraints s'effectue généralement dans un rayon proche du lieu de résidence, ou du lieu de travail.

A l'instar des déplacements effectués dans le Calvados, qu'ils soient urbains, interurbains ou ruraux, l'usage de la voiture reste majoritaire dans les relations entre les pôles urbains. Cependant, la part des transports collectifs est plus importante en comparaison : 13 % pour les relations interurbaines, contre 6 % pour tous les déplacements confondus dans le Calvados.

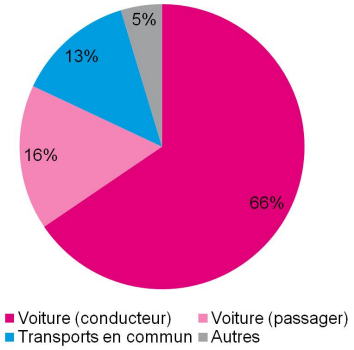
De plus, on remarque que les déplacements entre deux unités urbaines ne sont pas forcément toujours le fait des résidents de ces unités urbaines. En effet, certaines activités (notamment professionnelles : tournées, réunions extérieures…, ou familiales : accompagnement des enfants…), peuvent justifier des déplacements entre des pôles urbains qui ne sont pas ceux de résidence.

Les motifs de déplacements



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Terminologie

Chaque mode et motif tel que représenté dans les graphiques est le résultat d'un regroupement de modes ou motifs plus détaillés tels qu'ils ont été codifiés dans l'enquête auprès des personnes sondées.

En ce qui concerne le motif domicile, il faut comprendre le déplacement constituant le retour au domicile d'une personne à la suite d'un déplacement généralement effectué pour un autre motif.

Le motif travail regroupe tous les déplacements à visée professionnelle. De la même façon, le motif études regroupe tous les déplacements pour aller à l'école ou sur le lieu d'études.

Le motif démarches regroupe les motifs tels qu'aller chez le médecin, chercher un emploi, se rendre à la banque…

Le motif achats regroupe tous les déplacements à visée commerciale, peu importe la somme dépensée ou le temps passé sur place.

Le motif loisirs et visites regroupe les activités distrayantes (sport, culture, promenade, lèche-vitrines), la restauration hors-domicile et les visites à des parents et des amis.

Enfin, le motif accompagnement regroupe tous les déplacements qui sont effectués pour le compte d'autrui : emmener ou aller chercher quelqu'un quelque part (un lieu ou un moyen de transport),

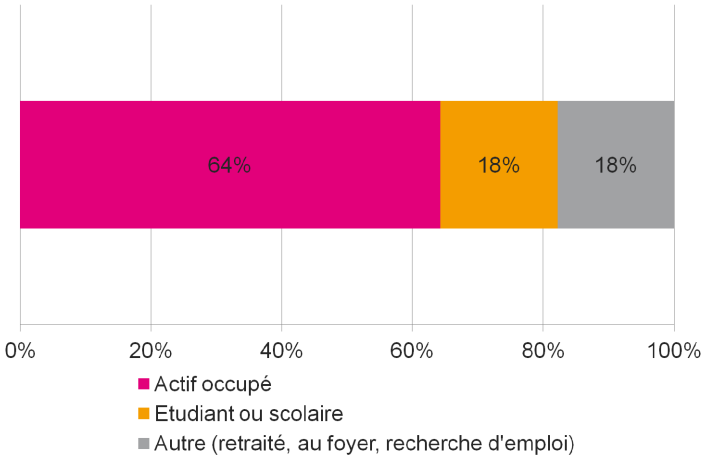
©AUCAME 2011

21 000 personnes se sont déplacées entre les différentes unités urbaines étudiées. On observe que près de deux tiers des personnes se déplaçant de pôle urbain à pôle urbain dans le Calvados sont des actifs exerçant une activité. Cette catégorie de population est surreprésentée parmi les personnes effectuant des déplacements interurbains par rapport à l'ensemble des habitants du département, et ceci au détriment des inactifs et chômeurs (47 % d'actifs, 36 % d'inactifs et chômeurs).

Dans les relations interurbaines, la part des scolaires et étudiants est similaire à celle de l'ensemble de la population du Calvados (17 %), bien que les déplacements entre pôles urbains soient surtout le fait d'étudiants, alors que dans le Calvados, il s'agit plutôt de scolaires (collégiens, lycéens).

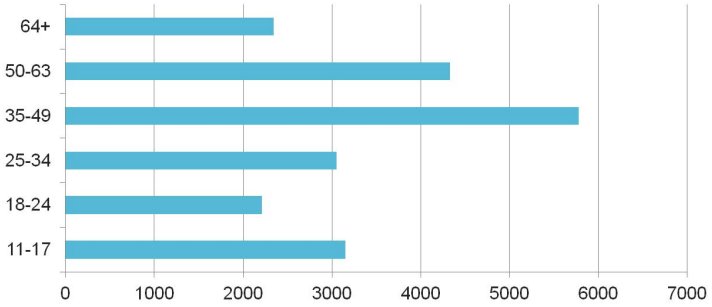
Puisque ce sont les actifs qui effectuent le plus de déplacements interurbains au sein du département, il n'est pas étonnant de constater qu'en termes d'âge, il s'agit des personnes appartenant à la tranche d'âge des 35-49 ans. Cette tranche d'âge est donc surreprésentée dans les relations interurbaines par rapport à l'ensemble des Calvadosiens, alors que l'on observe une sous-représentation des personnes âgées (64 ans et plus).

Occupation des personnes



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans +

L'âge des personnes



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans +

que l'on reste ou non avec la personne accompagnée une fois arrivés à destination. Par exemple, un parent qui dépose, en voiture, son enfant à l'arrêt de bus ou une personne qui accompagne un camarade à l'hôpital et y reste jusqu'à sa sortie sont des déplacements ayant pour motif l'accompagnement.

Pour les modes, les déplacements en voiture sont catégorisés selon qu'ils ont été effectués en tant que conducteur ou passager. Dans le cas de la présente étude, les transports en commun concernés sont les transports interurbains : les Bus Verts et le train. La catégorie autres regroupe tous les autres modes employés, par exemple les deux-roues motorisés, les camions et les camionnettes.

Les catégories des occupations des personnes sont au nombre de trois :

- les actifs ayant un travail (plein temps, temps partiel, alternance ou formation) ;
- les étudiants et scolaires (de l'école secondaire à l'enseignement supérieur) ;
- les retraités, les personnes au foyer, ainsi que les chômeurs en recherche d'emploi, regroupés dans la catégorie autre.

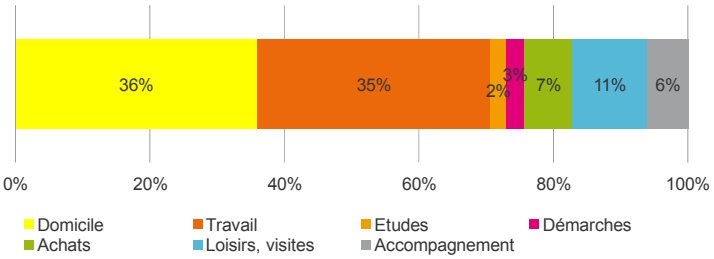
CAEN–BAYEUX

9 138 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 32 minutes

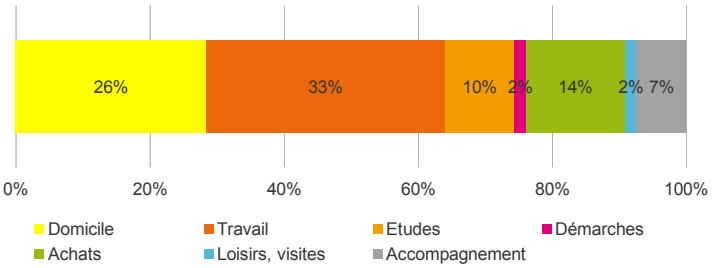
Durée moyenne en transports en commun : 47 minutes

Les motifs de déplacements entre Caen et Bayeux



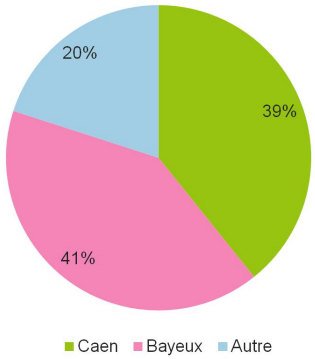
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les motifs de déplacements entre Bayeux et Caen



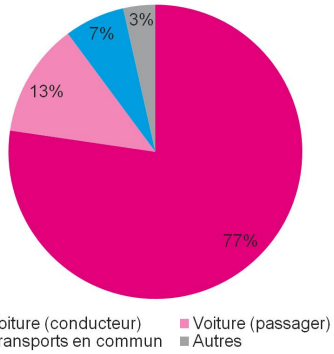
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Bayeux



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les échanges entre Caen et Bayeux sont principalement structurés autour des allers-retours entre le domicile et le travail ou le lieu d'études (environ 70 % des flux), dans une proportion relativement égale dans les deux sens, comme le montre l'origine géographique des personnes effectuant ces déplacements : 39 % d'entre elles viennent de Bayeux, 41 % de Caen.

Cette observation contraste avec une proportion moins importante de retours au domicile depuis Bayeux vers Caen que dans la direction opposée. Ceci s'explique d'abord par un nombre plus faible d'actifs vivant à Caen et travaillant à Bayeux que l'inverse, comme en témoignent les données Insee (voir tableau p. 7), mais aussi par l'attractivité commerciale de l'agglomération de la capitale calvadosienne, puisque 14 % des déplacements effectués de l'unité urbaine de Bayeux vers celle de Caen le sont pour le motif achats, contre 7 % depuis Caen vers Bayeux.

Le mode de transport principalement utilisé pour effectuer cette liaison est la voiture, à 90 %. Malgré un temps de parcours théorique optimal quasiment deux fois plus court en train (15 minutes) qu'en véhicule particulier (28 minutes), la part des transports en commun est restreinte.

Ceci peut être expliqué par trois facteurs :

- la qualité de l'infrastructure routière avec la présence d'une quatre voies ;
- la présence d'une large proportion d'actifs effectuant ces déplacements, ceux-ci représentant la classe la plus motorisée et la moins captive des transports en commun ;
- la localisation de la gare, en dehors du centre-ville de Bayeux, et donc à l'accessibilité limitée.

©AUCAME 2011

3 038 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 60 minutes

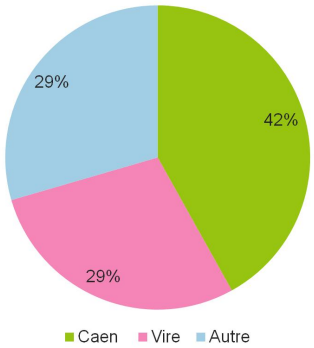
Durée moyenne en transports en commun : 75 minutes

CAEN–VIRE

De toutes les relations étudiées, celle entre les unités urbaines de Caen et de Vire est celle pour laquelle le plus petit nombre de déplacements a été recensé. C'est aussi la relation pour laquelle le temps de trajet est le plus long, ce qui explique un nombre de déplacements quotidiens plus bas que pour les autres pôles. Ce nombre de déplacements réduit inclut les déplacements pour motif travail et études. En effet, les personnes travaillant ou étudiant dans l'un ou l'autre des pôles favorisent sans doute le fait de vivre plus à proximité de leur lieu de travail ou d'études afin d'économiser sur leur budget temps de transport quotidien.

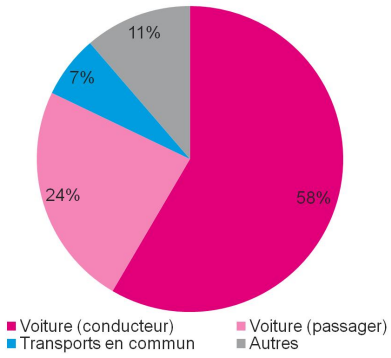
Ce plus faible volume d'échanges entre les deux pôles peut fausser les résultats et remettre en cause la fiabilité de l'analyse. Ainsi, il est nécessaire de prendre avec précaution les données représentées. Principalement, on note une proportion assez significative (29 %) de personnes extérieures à ces deux pôles qui effectuent des déplacements entre eux. Sans surprise, la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé pour relier les deux unités urbaines, avec cependant une part importante de mode voiture passager, amenant la question d'une possible solution palliative à une offre en transports collectifs peu concurrentielle.

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Vire



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

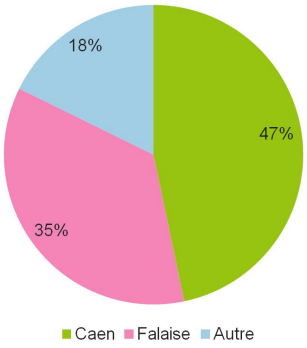
CAEN–FALAISE

3 342 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 43 minutes

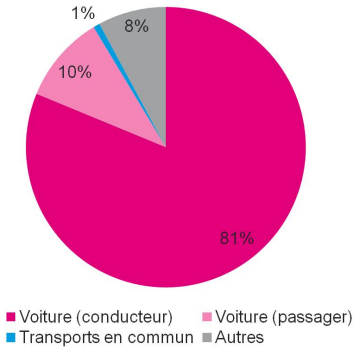
Durée moyenne en transports en commun : 59 minutes

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Falaise



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

A l'instar des échanges entre Caen et Vire, les flux observés entre Caen et Falaise sont relativement peu nombreux, avec un peu plus de 3 300 déplacements quotidiens, dans les deux directions confondues. Ceci peut d'abord être expliqué par le fait que l'unité urbaine de Falaise est la plus petite parmi celles étudiées, avec un peu plus de 8 000 habitants. Logiquement, moins une unité urbaine est grande, moins l'on recense de déplacements depuis ou vers elle.

Sans surprise, le mode de transport favorisé pour effectuer cette liaison est la voiture, la part des transports en commun étant très faible. Le fait que la majorité des personnes effectuant ce déplacement soient des actifs, donc des personnes généralement non captives des transports en commun, la présence d'une infrastructure routière performante ainsi qu'un temps de trajet en Bus Verts conséquent participent de cette sous-représentation de l'usage des transports collectifs entre les agglomérations de Falaise et de Caen.

©AUCAME 2011

4 499 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 66 minutes

Durée moyenne en transports en commun : 73 minutes

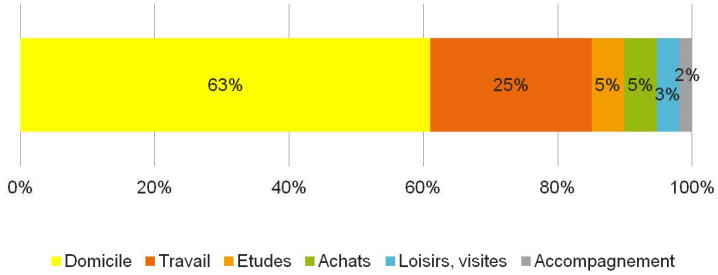
CAEN–LISIEUX

Avec 4 500 déplacements quotidiens, le nombre de flux entre les unités urbaines de Caen et de Lisieux est assez élevé, surtout si l'on prend en compte la distance séparant ces deux agglomérations, et malgré un temps de trajet réel bien plus élevé que le temps de trajet théorique (43 minutes en voiture, 28 en train). Cette relation est fortement déséquilibrée, avec beaucoup plus de déplacements d'habitants de Lisieux que de Caen, contrastant avec les échanges entre la capitale calvadosienne et Vire, Falaise ou Bayeux, où entre 39 et 47 % des déplacements sont effectués par des personnes originaires de Caen, contre seulement 27 % dans le cas lexovien. Ces déplacements sont surtout contraints : ils ont pour motif le travail et les études.

D'ailleurs, on dénote une discordance entre les informations émanant de l'EMDGT et les données Insee. Ainsi, l'EMDGT fait état d'un nombre plus important de déplacements pour le motif travail de Lisieux vers Caen alors que, selon l'Insee, il y a plus d'actifs caennais travaillant à Lisieux que l'inverse.

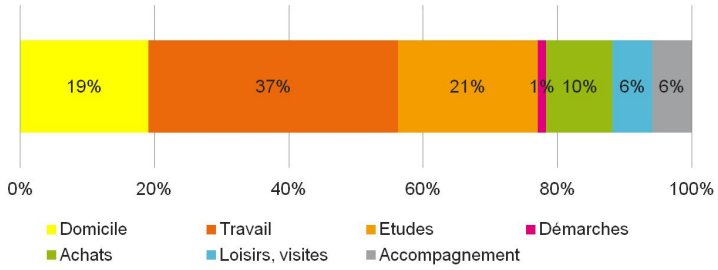
L'usage des transports en commun est important sur cette liaison, avec une part modale de 30 %. C'est une conséquence de la rapidité de la liaison ferroviaire et de l'absence d'une infrastructure routière aussi performante que sur d'autres liaisons comme Caen – Bayeux. On peut d'ailleurs émettre l'hypothèse, au vu de la part conséquente du motif études depuis Lisieux vers Caen, que le train est un moyen de transport privilégié des étudiants lexoviens, car sa rapidité leur permet de continuer à vivre dans l'unité urbaine de Lisieux tout en étudiant dans la capitale régionale. Le recours au ferroviaire se révèle donc intéressant pour les personnes captives, car non-motorisées, tout comme pour les usagers de la voiture, le temps de trajet moyen déclaré étant quasiment aussi long en voiture qu'en transport en commun.

Les motifs de déplacements entre Caen et Lisieux



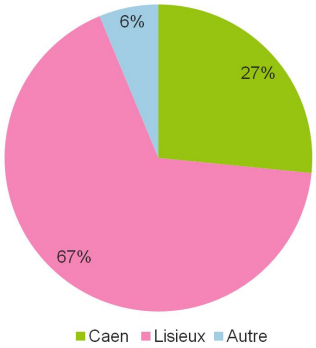
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les motifs de déplacements entre Lisieux et Caen



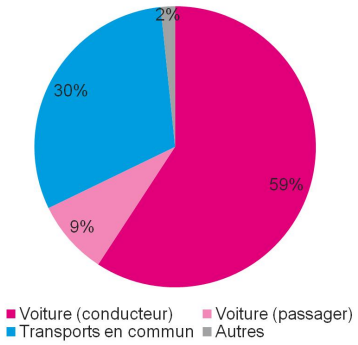
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Lisieux



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

©AUCAME 2011

CAEN–TROUVILLE

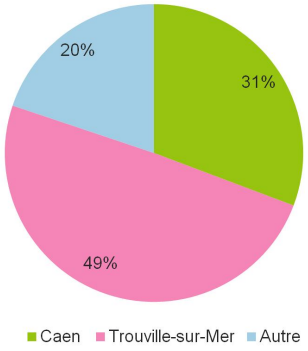
3 402 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 42 minutes

Durée moyenne en transports en commun : 52 minutes

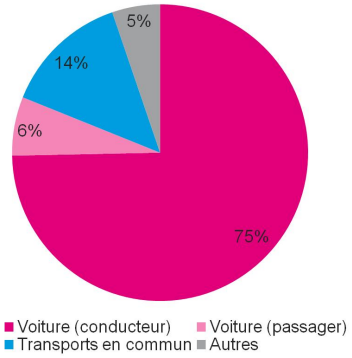
Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Trouville

Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +



Les modes de transports utilisés

Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +



Comme dans le cas des relations entre Caen et Vire et Caen et Falaise, le volume des déplacements entre Caen et Trouville-sur-Mer est trop restreint pour pouvoir entrer en détail dans la part des motifs de déplacements. Ici encore, cela s'explique par une distance plus longue entre ces deux unités urbaines.

La relation apparaît comme assez déséquilibrée, puisque presque la moitié des déplacements effectués entre ces deux pôles le sont par des résidents de Trouville, contre 31 % par des Caennais et 20 % par des personnes extérieures.

Il convient de noter que la part des transports en commun dans les échanges entre ces deux agglomérations (14 %) est important, compte tenu de la longueur du temps de trajet, en Bus Verts comme en train (un changement en gare de Lisieux étant nécessaire). Néanmoins, la part de la voiture (conducteur et passager) demeure conséquente, avec quatre déplacements sur cinq effectués à l'aide de ce mode.

©AUCAME 2011

CAEN–DIVES

6 077 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 38 minutes

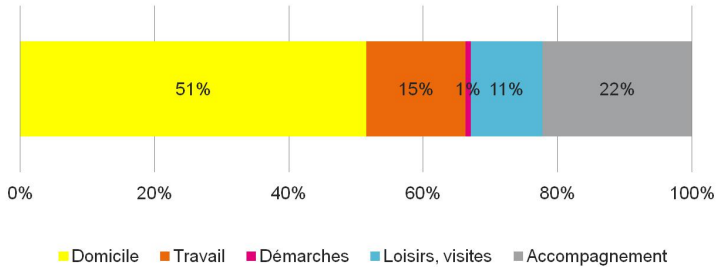
Durée moyenne en transports en commun : Aucun déplacement recensé

La proximité géographique certaine entre les unités urbaines de Caen et de Dives-sur-Mer explique le volume significatif de déplacements quotidiens effectués entre ces deux pôles urbains. En effet, c'est la deuxième relation la plus importante après celle entre Caen et Bayeux. La liaison entre Caen et Dives est aussi la plus rapide à effectuer en voiture, avec un temps de trajet théorique de 25 minutes. L'unité urbaine de Dives-sur-Mer se trouve entre celle de Trouville et celle de Caen, mais l'on observe un volume plus élevé de relations avec Caen qu'avec Trouville.

Ceci s'explique par le fait que ces déplacements sont majoritairement pendulaires, avec un fort taux de motifs travail et études, mais aussi d'achats dans le sens Dives-Caen. En fait, la proximité entre ces deux pôles urbains signifie que les habitants de Dives "vivent" de l'unité urbaine de Caen, à la différence des autres pôles du pays d'Auge. Cette unité urbaine est majoritairement résidentielle, et concentre un nombre limité d'emplois et de services. On note en outre une part élevée du motif accompagnement dans les déplacements allant de Caen à Dives. Il s'agit sans doute de parents amenant ou récupérant leurs enfants par exemple à une activité extrascolaire, observation corroborée par la forte part de passagers de voiture sur cette liaison : 3/5 des déplacements sont effectués en voiture conducteur, contre 2/5 en voiture passager.

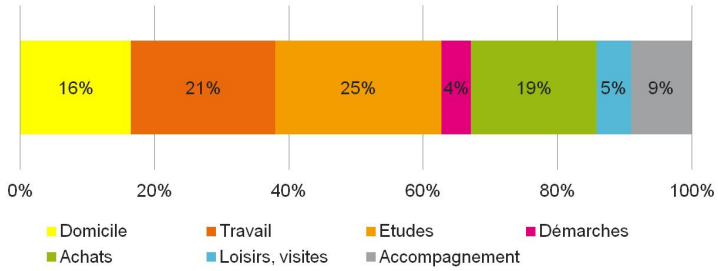
Paradoxalement, le temps de transport réel moyen entre ces deux agglomérations est assez long, et la desserte en transports en commun est plutôt mauvaise, avec un temps de parcours optimal en Bus Vert de 40 minutes. Néanmoins, il semble que la population de l'unité urbaine de Dives-sur-Mer soit fortement dépendante de la voiture, comme en témoigne le fait qu'aucun déplacement en transports en commun n'est été recensé dans l'EMDGT.

Les motifs de déplacements entre Caen et Dives



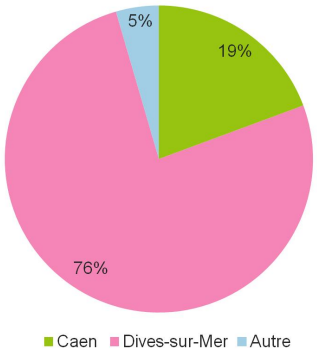
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les motifs de déplacements entre Dives et Caen



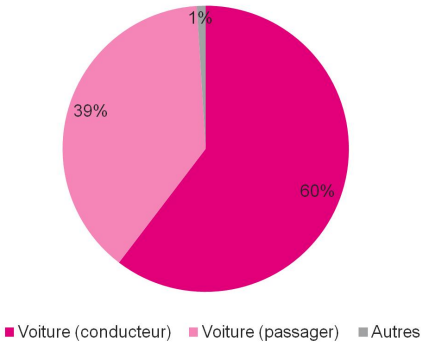
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Caen et Dives



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

©AUCAME 2011

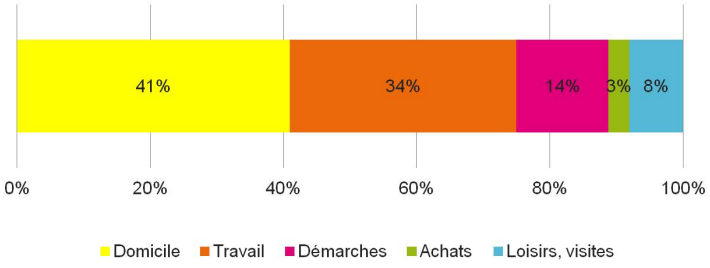
LISIEUX–TROUVILLE

3 963 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 40 minutes

Durée moyenne en transports en commun : 42 minutes

Les motifs de déplacements entre Lisieux et Trouville



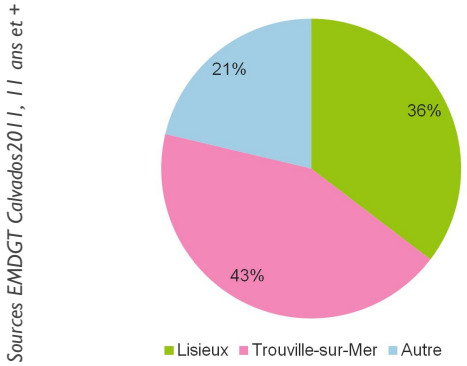
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les motifs de déplacements entre Trouville et Lisieux

Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Avec presque 4 000 déplacements quotidiens, le volume des flux entre les unités urbaines de Lisieux et de Trouville-sur-Mer est plutôt conséquent. Cependant, il faut relativiser cette importance, Trouville et Lisieux étant les deux plus grosses unités urbaines étudiées après Caen. Il est intéressant de constater l'existence d'une relation entre ces deux pôles du Pays d'Auge, qui ont tous deux des caractéristiques socioéconomiques contrastées, avec d'un côté l'unité urbaine de Trouville-sur-Mer et ses stations balnéaires, destinations de tourisme, notamment de luxe, et de l'autre côté Lisieux, capitale du Pays d'Auge, dans l'arrière-pays.

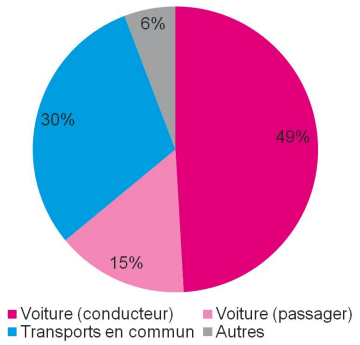
Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Lisieux et Trouville



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

La part des habitants de chacune de ces deux unités urbaines se déplaçant dans l'autre est assez équilibrée, cependant les motifs de déplacements sont différents. En effet, Trouville-Deauville, en tant que pôle d'emploi, accueille plus de Lexoviens pour des motifs pendulaires que Lisieux ne reçoit de Trouvillais. De l'autre côté, la part importante du motif achats dans les déplacements depuis l'unité urbaine de Trouville-sur-Mer vers celle de Lisieux corrobore cette spécificité des flux commerciaux au sein du pays d'Auge (voir page suivante, sur la relation Trouville-Dives).

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

30 % des déplacements effectués entre Lisieux et Trouville le sont en transport en commun, ce qui peut être expliqué par une rapidité de la liaison ferroviaire, avec un temps de trajet théorique optimal de 22 minutes et un temps réel observé équivalent au temps en voiture, ce qui peut encourager étudiants et actifs à se rendre sur leur lieu de travail ou d'études en train.

©AUCAME 2011

3 549 déplacements quotidiens

Durée moyenne en voiture : 25 minutes

Durée moyenne en transports en commun : 48 minutes

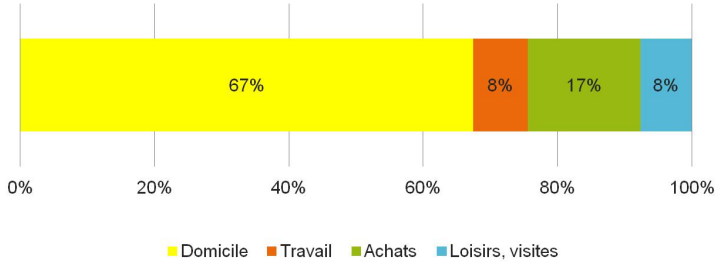
TROUVILLE–DIVES

Le volume élevé d'échanges entre les unités urbaines de Trouville-sur-Mer et Dives-sur-Mer, jouissant d'une grande proximité géographique (et ayant d'ailleurs fusionné depuis, comme expliqué en introduction) s'explique par un nombre élevé non seulement d'actifs vivant dans l'agglomération de Dives et travaillant dans l'agglomération de Trouville, mais aussi et surtout par le nombre de scolaires effectuant quotidiennement ce trajet. En effet, le lycée de rattachement des élèves de Dives-sur-Mer et ses alentours est le lycée André-Maurois, situé à Deauville, dans l'unité urbaine de Trouville-sur-Mer. Cette information permet donc de justifier la forte proportion (37 %) de déplacements pour motif études, ainsi que le fait que les personnes effectuant cette liaison dans un sens ou dans l'autre sont majoritairement originaires de l'unité urbaine de Dives-sur-Mer.

On remarque que le motif retour au domicile mis à part, le motif principal de déplacement depuis Trouville jusqu'à Dives se trouve être les achats. Il semblerait donc que les habitants de l'agglomération trouvillaise fréquentent les commerces proches d'eux, c'est-à-dire dans les autres unités urbaines du Pays d'Auge (Lisieux, Dives-sur-Mer).

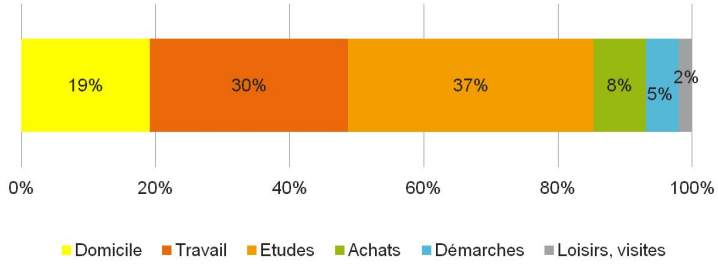
L'usage conséquent des transports en commun, comptant pour un tiers des parts modales, s'explique alors par le recours massif des scolaires se rendant sur leur lieu d'études en bus. Cette population est en effet captive des transports collectifs puisqu'elle n'est généralement pas en âge de posséder le permis de conduire ni une voiture.

Les motifs de déplacements entre Trouville et Dives



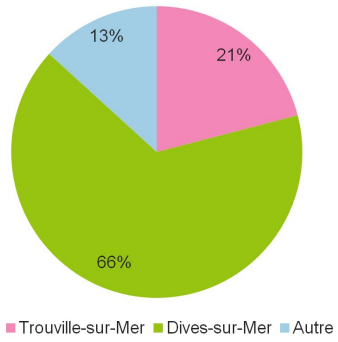
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les motifs de déplacements entre Dives et Trouville



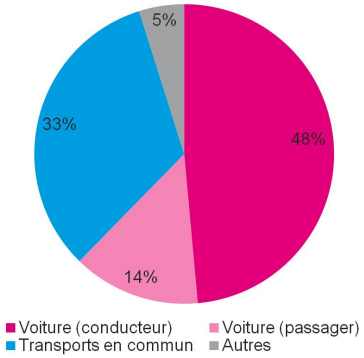
Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Zone de résidence des personnes se déplaçant entre les agglomérations de Trouville et Dives



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

Les modes de transports utilisés



Sources EMDGT Calvados2011, 11 ans et +

©AUCAME 2011

CONCLUSION

L'étude des relations entre les pôles met en exergue une certaine corrélation entre la taille des pôles urbains concernés (en nombre d'habitants et d'emplois), la proximité entre les pôles (évaluée en termes de temps de trajet, plutôt que de proximité géographique), et le volume de flux observés. Ainsi, l'unité urbaine caennaise, forte de près de 200 000 habitants, tient un rôle fortement polarisant du système de flux régissant les pôles urbains du Calvados. En effet, toutes les unités urbaines étudiées entretiennent des relations avec la capitale, avec au moins 3 000 flux quotidiens dans les deux sens confondus. A contrario, les relations entre les autres pôles urbains, pour ces mêmes questions de taille ou de distance, sont très peu nombreuses. Au-delà de cet aspect quantitatif, toutes les relations ne sont pas de même nature et l'on voit ainsi se dessiner plusieurs systèmes particuliers de relations des unités urbaines entre elles.

Tout d'abord, on constate la présence de deux pôles à la limite de l'orbite caennaise, Falaise et Vire. Ces sont toutes deux de petites unités urbaines (les deux plus petites parmi les sept étudiées), moins facilement accessibles depuis Caen que des pôles comme Bayeux, qui bénéficient de la présence du réseau ferroviaire ainsi que d'une liaison routière performante grâce à la RN13. Ces deux pôles présentent donc moins de flux avec Caen que les autres, et sont plus à même de vivre de façon autonome face à la capitale, bénéficiant d'un certain rayonnement dans leur bassin de vie respectif.

On remarque ensuite la spécificité de la relation Lisieux-Caen-Bayeux, articulée autour de la métropole et structurée par la voie ferrée. Chacun des deux pôles, Bayeux et Lisieux, présente un volume d'échanges important avec l'unité urbaine caennaise, qui polarise un nombre conséquent de déplacements pendulaires et étudiants. Cependant, et c'est une particularité de ce système, que l'on pourrait qualifier de « métropolitain », les flux pendulaires existent aussi de l'agglomération caennaise vers Bayeux ou Lisieux. La forte part modale du train, en particulier sur le tronçon Caen-Lisieux sur lequel la liaison routière est moins performante qu'entre Caen et Bayeux, démontre que le succès des transports en commun est corrélé à la présence d'un système réellement concurrentiel à la voiture, pouvant encourager des populations non-captives à abandonner le recours à l'automobile pour se rendre à leur destination, en particulier lorsqu'il s'agit du lieu de travail.

A l'est de la métropole caennaise, le cas de l'unité urbaine de Dives-sur-Mer est particulier. En effet, elle présente une typologie proche des unités urbaines d'Ouistreham ou de Douvres-la-Délivrande – Luc-sur-Mer, qui n'ont pas été étudiées ici car elles font partie du bassin de vie de Caen. L'agglomération de Dives se situe sur le littoral, à la frontière de la couronne périurbaine caennaise, et sa relation avec l'unité urbaine de Caen présente une forte dissymétrie : les trois quarts des personnes effectuant des déplacements dans l'un ou l'autre sens sont des habitants de l'unité urbaine de Dives, et les motifs de déplacements observés font état

©AUCAME 2011

d'une majorité de relations contraintes (motifs travail et études) depuis l'unité urbaine de Dives vers Caen, ainsi que d'une forte part de motifs achats. L'unité urbaine de Dives apparaît donc comme un espace fortement résidentiel dont les habitants entretiennent avec Caen des relations d'études, de travail, et de chalandise, de la même façon que peuvent le faire les habitants des communes du périurbain caennais.

Enfin, la particularité du Pays d'Auge réside en son caractère de "sous-système" urbain. Les trois pôles le composant, Dives-sur-Mer, Trouville-sur-Mer et Lisieux, présentent tous trois des typologies contrastées : Dives, presque dans l'orbite périurbaine caennaise comme décrit dans le paragraphe précédent, Trouville comprenant des destinations balnéaires, et Lisieux, capitale du Pays d'Auge, située en retrait du littoral et pôle urbain d'un espace majoritairement rural. Malgré leurs spécificités, les trois agglomérations présentent entre elles un volume conséquent de flux. Ces flux sont organisés autour de l'attractivité économique de l'unité urbaine de Trouville-sur-Mer, pôle d'emploi majeur dans le Calvados, mais l'on constate aussi que de nombreux déplacements d'achats sont effectués, en particulier depuis Trouville jusqu'à Dives et Lisieux. Cependant, ce sous-système n'est pas autonome. Les trois pôles urbains le composant sont en effet tous liés à la métropole caennaise, participant ainsi à l'esquisse d'un ensemble de liens entre pôles s'étendant au nord-est de la capitale bas-normande.

Au fil de cette étude se dessine donc l'image d'un système urbain du Calvados fortement polarisé par Caen, mais surtout assez faible. Les relations entre les unités urbaines du Calvados ne représente finalement que moins de 2 % des déplacements des Calvadosiens. Cependant, compte tenu de la taille modeste des unités urbaines hors de Caen, ces déplacements restent structurants à l'échelle du département. Face à l'importance d'un processus de périurbanisation venant sans cesse élargir l'aire urbaine autour de ces agglomérations, sans pour autant que les zones centrales ne se renforcent, le développement des coopérations urbaines autour de politiques de développement et d'aménagement (par exemple dans les secteurs de l'habitat, de l'emploi et des transports), pourrait solidifier l'armature urbaine du Calvados, dont on pressent qu'en dehors de Caen, elle s'affaiblit.

©AUCAME 2011

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation & Mise en page : ©AUCAME 2011

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr