

ACTIVITES DE TRANSPORT

Offre d'infrastructures de transports (routes, transport en commun, train...)

Le secteur des transports est au cœur de l'aménagement d'un territoire et est un moteur de son économie. Toutefois, il est également source de nuisances. En effet, le secteur des transports est une source majeure d'émissions de pollution et de nuisances (oxydes d'azote, particules, bruit...) dont l'essentiel peut être imputé au trafic routier ayant pour principales conséquences les maladies respiratoires (cf. fiche maladies de l'appareil respiratoire p. 99). Le transport routier est également à l'origine d'accidents qui peuvent causer blessures et décès. Ils peuvent aussi avoir un impact sur les milieux aquatiques lorsque les eaux de pluie, au contact du sol ou de l'air, se chargent en hydrocarbures, huiles, métaux lourds, et transfèrent ces polluants par ruissellement ou infiltration vers les eaux de surface ou souterraines.

Dans le cadre d'un diagnostic local de santé environnement, une lecture fine du réseau de transport routier mais également alternatif (transport ferroviaire, véloroutes, véhicules électriques et bornes de recharge...) est essentielle. Deux indicateurs peuvent ainsi être mobilisés : un indicateur mobilisable dès à présent et un nécessitant des investigations.

Indicateurs sélectionnés

- a. Cartographie du réseau de communication en Normandie et des liaisons ferroviaires et routières de transport public

Indicateurs	Méthode de calcul	Source	Échelon géographique minimum d'analyse possible et/ou recommandé	Périodicité et dernière année disponible	Pour accéder aux données
a. Cartographie du réseau de communication en Normandie et des liaisons ferroviaires et routières de transport public		DGAC, SNCF, Région Normandie	Voies de transports	Annuelle 2018	http://sig.normandie.fr/attachments/article/237/PI2018_111_TRA_reseau_de_communication.jpg http://sig.normandie.fr/images/previews/PI2018_116_TRA_ter_et_lignes_routieres_zoom.jpg

Indicateur complémentaire à construire :

- b. Nombre de km de pistes et bandes cyclables (se rapprocher de la Région Normandie)

Précision, précautions et conditions d'utilisation

- b. L'avancement du schéma national des véloroutes et voies vertes en Normandie peut venir compléter les éléments parcellaires disponibles à l'échelle locale (http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/atlasnormandie2018_cle5781d9.pdf Page 69).

Comportements de mobilité des populations

Des modes de déplacements diversifiés sont choisis selon les situations en fonction d'un ensemble de facteurs : l'éloignement, le coût des différents modes de transport, leur confort, leur rapidité et leur commodité. L'offre locale et régionale est ainsi déterminante pour ces choix mais également les habitudes plus ou moins ancrées dans les comportements. Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, d'amélioration de la qualité de l'air et de promotion des mobilités actives ayant un impact favorable sur la santé, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement visent ainsi une réduction de l'usage individuel de la voiture.

Deux indicateurs ont été sélectionnés afin de caractériser la mobilité et de suivre ces évolutions.

Indicateurs sélectionnés

- a. Répartition des modes de déplacements
- b. Part des déplacements domicile-travail en voiture ou en camion et en transports en commun et évolution

Indicateurs	Méthode de calcul	Source	Échelon géographique minimum d'analyse possible et/ou recommandé	Périodicité et dernière année disponible	Pour accéder aux données
a. Répartition des modes de déplacements (%)	Nombre de personnes enquêtées selon le mode de déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête sur l'ensemble des personnes enquêtées	Insee et CEREMA - Enquête mobilité des personnes	EPCI	Apériodique Variable en fonction du niveau géographique (2017 pour la dernière réalisée sur la Métropole Rouen Normandie et la CASE)	https://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/tmp/2018-03-20_EMDROUEN_MRN_VDef.pdf https://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/tmp/2018-02-05_EMD_ROUEN_Livret_VDef.pdf
b. Répartition des déplacements domicile-travail selon le mode principal de transport et évolution (%)	Nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus selon le mode de transport le plus utilisé rapporté à l'ensemble des actifs occupés de 15 ans et plus multiplié par 100	Insee, Recensement de la population	Commune et IRIS	Annuelle 2011-2016	Commune : 2016 : https://www.insee.fr/fr/statistiques/4171464?sommaire=4171473&q=activit%C3%A9%20des+r%C3%A9sidents+2016 2011 : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2048156?sommaire=2404254&q=activit%C3%A9%20des+r%C3%A9sidents+2011+commune IRIS : 2015 : https://www.insee.fr/fr/statistiques/3627009 2010 : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2028670

Précisions, précautions et conditions d'utilisation

- a. L'Enquête « ménages-déplacements » est un outil de connaissance des pratiques de mobilité d'une population urbaine réalisée à la demande des collectivités et accompagnée par le CEREMA. Elle permet de connaître les caractéristiques de la mobilité sur l'ensemble du département ou de zoomer sur certains secteurs. Sur le territoire normand, une EMD a eu lieu en 2017 sur 322 communes autour de Rouen (Rouen Métropole Normandie et Communauté d'agglomération Seine Eure) et en 2018 autour du Havre et d'Evreux. En 2010-2013, une enquête sur le territoire picard (incluant le Nord Est du département de Seine-Maritime) a été menée. Dans le territoire de l'ex Basse-Normandie, une Enquête déplacement grand territoire (EDGT) a été menée en 2010-2011 sur l'intégralité du département du Calvados. Une Enquête déplacements ville moyenne (EDVM) a été réalisée sur territoire du SCoT du Pays du Cotentin, incluant la commune nouvelle de Cherbourg en Cotentin en 2016. Enfin, une enquête sur une partie du département de l'Orne a été menée en 2018.

Plus précisément, les enquêtes ménages déplacements (EMD) portent sur un échantillon représentatif dont la taille de l'échantillon est fixée de manière à assurer une fiabilité statistique minimum des résultats par secteur. Les enquêtes sont réalisées au domicile des personnes enquêtées. Toutes les personnes âgées d'au moins 5 ans et habitant dans le logement, sont interrogées en personne. Elles recensent les caractéristiques sociodémographiques des ménages (localisation, logement, motorisation, etc.) et des personnes (âge, sexe, profession, etc.) ainsi que la description précise de tous leurs déplacements réalisés la veille du jour d'enquête. Les caractéristiques de ces déplacements (motifs, modes, zones géographiques, heures de départ et d'arrivée) sont recueillies sur la base de définitions précises. Des questions concernant les habitudes d'utilisation des modes de déplacement et l'opinion sur des thèmes liés aux déplacements sont également posées à une seule personne du ménage tirée au sort. Les données collectées sont ensuite redressées avec les données de l'INSEE.

- b. Il s'agit du principal mode de transport, utilisé par les personnes qui ont un emploi, pour aller travailler. Les modes de transports analysés sont : pas de moyen de transport pour aller travailler, à pied, en deux roues, en voiture ou en camion, en transports en commun. Depuis 2015, le questionnaire contient deux modalités nouvelles « Vélo » et « Deux roues motorisé ». Il n'est toutefois pas encore possible d'utiliser cette nouvelle nomenclature pour la diffusion standard des résultats statistiques.