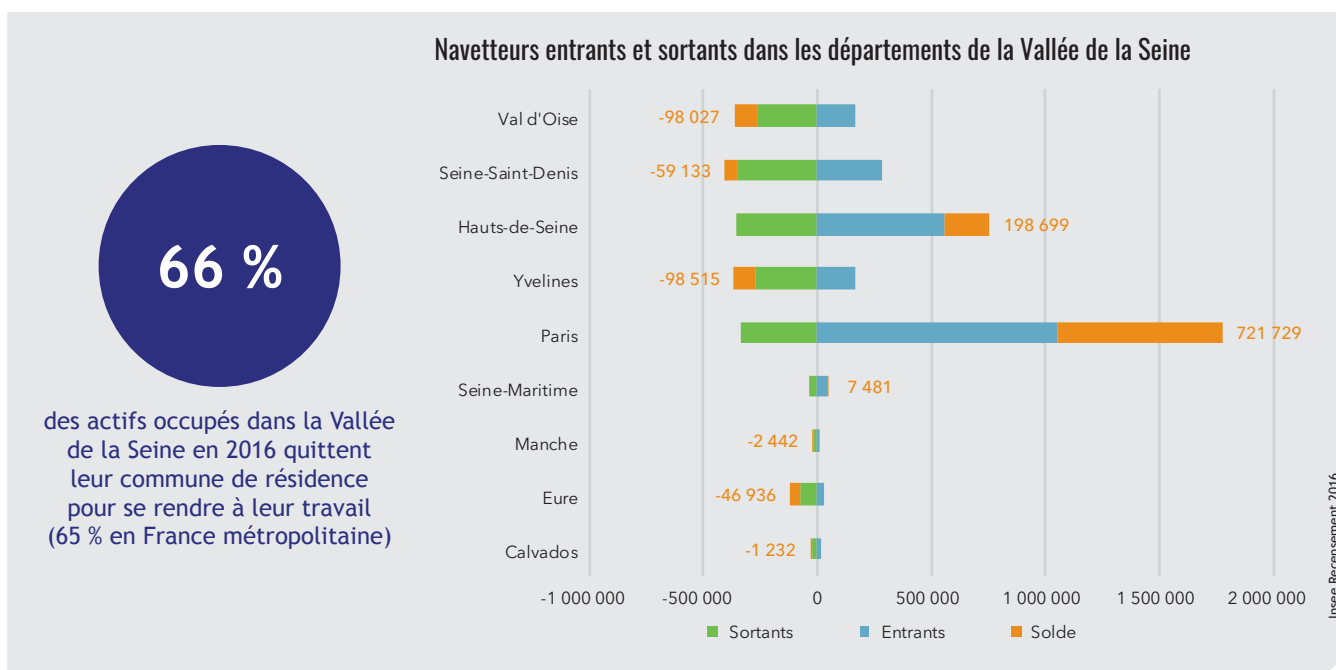


Les mobilités des habitants de la Vallée de la Seine

Du local à l'interrégional, des mobilités domicile-travail aux mobilités liées aux loisirs et au tourisme, les déplacements des habitants de la Vallée de la Seine mettent en évidence des usages des modes de transports très variables selon les territoires, notamment au regard de la voiture individuelle.

Une réduction des déplacements et la mutation des mobilités vers des modes doux sont des leviers reconnus pour agir sur les émissions des gaz à effet de serre, l'empreinte carbone et les pollutions (bruit, air). Aussi, favoriser multimodalité et intermodalité constitue un enjeu fondamental pour la mobilité des habitants de la Vallée de la Seine.

> LES MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL DES ACTIFS DE LA VALLÉE DE LA SEINE



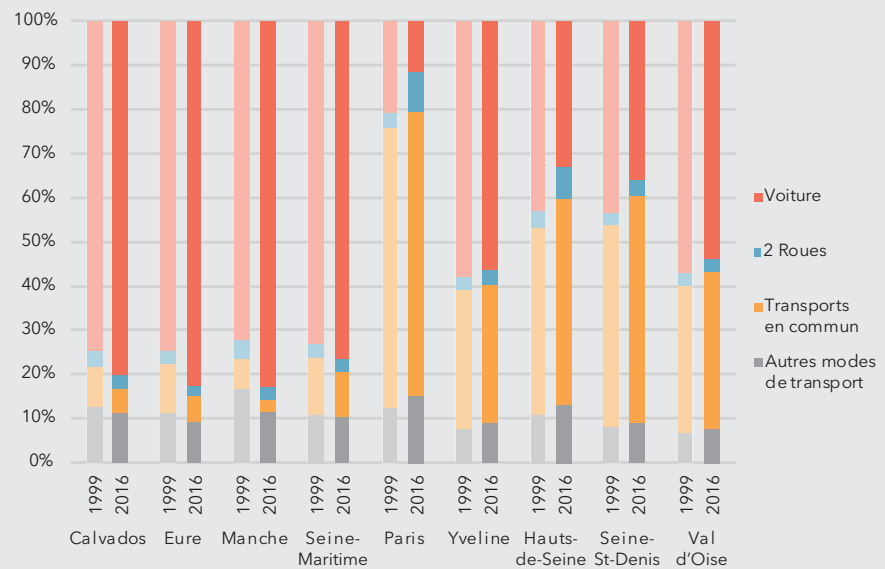
Les navettes domicile-travail des 3 227 056 actifs de la Vallée de la Seine permettent d'appréhender les territoires attractifs où se situent les pôles d'emplois importants et ceux plus résidentiels d'où partent les actifs en emploi. L'Île-de-France a un poids prépondérant dans les échanges de la Vallée de la Seine, avec Paris et les Hauts-de-Seine comme pôles économiques majeurs attirant des navetteurs au-delà des limites régionales. La grande couronne remplit quant à elle une fonction plus résidentielle. En Normandie, seule la Seine-Maritime attire plus de navetteurs entrants que sortants.

> LES MODES DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉS PAR LES ACTIFS DE LA VALLÉE DE LA SEINE

46 %

des actifs occupés dans la Vallée de la Seine se rendent à leur travail en voiture en 2016

Les moyens de transports utilisés par les actifs occupés dans les déplacements domicile-travail en 2016



Insee Recensement 2016

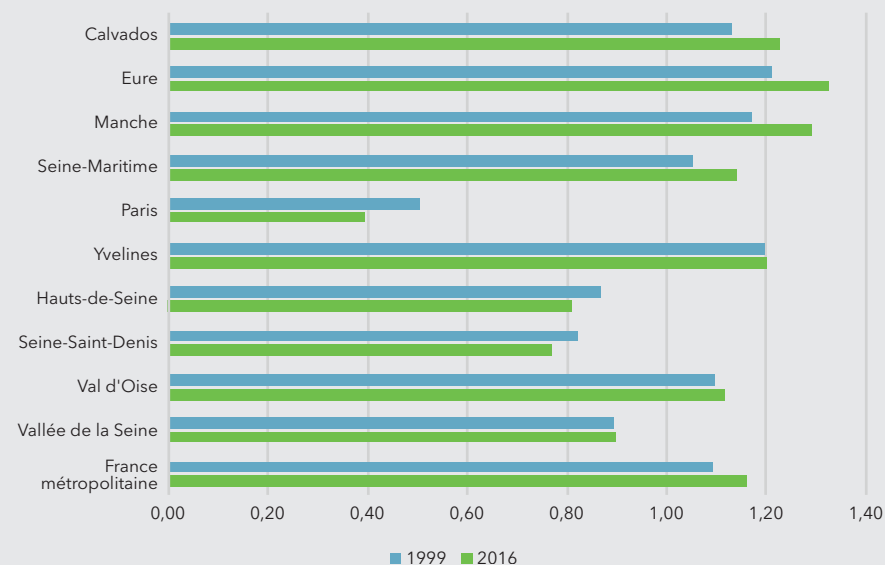
Les Franciliens utilisent massivement les transports en commun pour aller travailler, en particulier les actifs de Paris, de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine. Avec 275 000 usagers de plus depuis 1999, ce taux atteint 65 % dans la capitale en 2016. À l'inverse, la voiture est au cœur des déplacements pour les Normands, où plus de 8 actifs sur 10 se rendent en voiture sur leur lieu de travail. Pour les 1 200 000 actifs normands recensés en 2016, cette dépendance à la voiture augmente depuis 1999, avec près de 500 000 usagers en plus contre 16 000 supplémentaires pour les transports en commun. En Île-de-France, la part modale de la voiture est en baisse continue, de 21 % en 1999 à 12 % en 2016, soit environ 11 000 usagers en moins.

> L'ÉQUIPEMENT EN VOITURE DES MÉNAGES DE LA VALLÉE DE LA SEINE

67 %

des ménages ont au moins une voiture dans la Vallée de la Seine en 2016

Évolution du nombre moyen de voitures par ménage entre 1999 et 2016



Insee Recensement 2016

En Île-de-France, où l'usage des transports en commun (TC) est plus important, le taux de motorisation est plus faible, notamment dans Paris et les départements de petite couronne. Le taux d'équipement des ménages en voiture dépend en effet de l'offre en TC – plus elle est importante, moins les actifs ont recours à la voiture individuelle –, mais aussi de leurs revenus. On constate de fortes disparités dans la Vallée de la Seine : ce taux est inférieur à 0,85 à Paris, dans les Hauts-de-Seine et en Seine-Saint-Denis et diminue depuis 1999, alors qu'il est supérieur à 1 et augmente entre 1999 et 2016 dans les départements de grande couronne francilienne et de Normandie.

L'INTERMODALITÉ ET LES PRATIQUES ÉCONOMES, LEVIERS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

La Vallée de la Seine est organisée autour d'un système d'infrastructures de transport complet :

- Les grands axes routiers (autoroutes, nationales), supports d'un important trafic de poids lourds ;
- la Seine et la mer, support de transports de marchandises (21,5 Mt transportées entre Le Havre et Paris en 2018), avec aussi un trafic de passagers en croissance (440 000 passagers de croisière fluviale en 2019 et 550 000 passagers de croisière maritime en 2018) ;
- un système ferroviaire, principalement orienté passager, aujourd'hui déséquilibré entre des gares en saturation (110 millions de voyageurs à Saint-Lazare en 2018, 6 millions à Rouen) limitant toute évolution substantielle de l'offre ;
- des voies cyclables en plein essor, dont les 400 km d'itinéraires cyclables entre Paris, Le Havre et Honfleur, mais un réseau encore très incomplet.

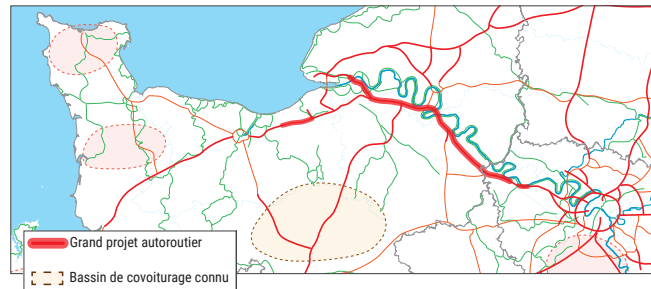
Les évolutions en cours, celles attendues et les expérimentations menées montrent un potentiel important pour la Vallée de la Seine comme lieu de recherche, d'innovation et de tests, dans la mise en œuvre d'une route productrice d'énergie et dans le développement des intermodalités, vers une meilleure structuration en hubs de multimodalité et une augmentation des liens entre modes de déplacement sur des lieux d'échanges déjà existants :

- pour les passagers, il existe un fort potentiel de report modal vers les transports en commun, le covoiturage et l'usage du vélo, au moindre impact carbone par passager ;
- pour le fer, les liaisons réalisées par autocars sont moins performantes en temps de parcours, cadence et bilan carbone que par liaisons ferrées. Le réseau en cours de renforcement (LNPN, EOLE, Serqueux-Gisors, Grand Paris Express) améliorera le service aux passagers et ouvrira des perspectives de développement du fret ferroviaire ;
- le report modal des flux de marchandises peut s'effectuer vers la voie d'eau et le fer, en s'appuyant sur les plateformes multimodales, indispensables pour accroître l'intermodalité logistique (8 existent le long de la Seine et d'autres sont en projet, à Achères par exemple), sur de nouveaux modes (vélo cargo...) ou procédés (platooning...) ;
- l'organisation des flux logistiques, dans le sens d'une organisation plus cadencée, favorisera la réussite de l'intermodalité à partir de la voie d'eau.

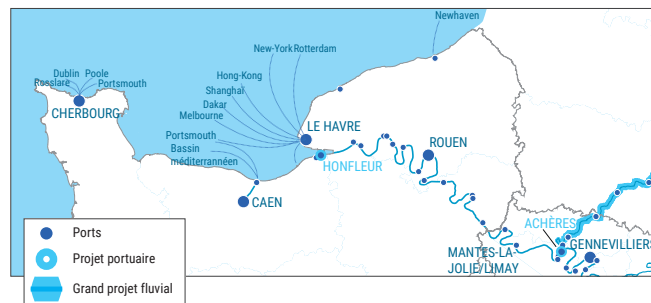
La carte met aussi en évidence des territoires peu denses où, à défaut d'un réseau fluvial proche ou d'un réseau ferré pratique et efficace, le réseau routier constitue le principal maillage des mobilités. L'intermodalité doit alors s'organiser en s'appuyant sur le covoiturage et le vélo, ce qui implique de créer ou d'aménager des lieux d'interfaces entre les modes de transport, mais aussi d'y associer des services (information, accueil, assistance technique).

La Vallée de la Seine peut construire un système intermodal intégré, associé aux innovations en matière de mobilité, maillant le territoire, offrant des solutions de mobilités adaptées à tous flux, besoins et échelles, de la grande logistique à celle du dernier kilomètre, du voyage touristique au déplacement du quotidien et jouer alors un rôle de démonstrateur, innovant et exemplaire.

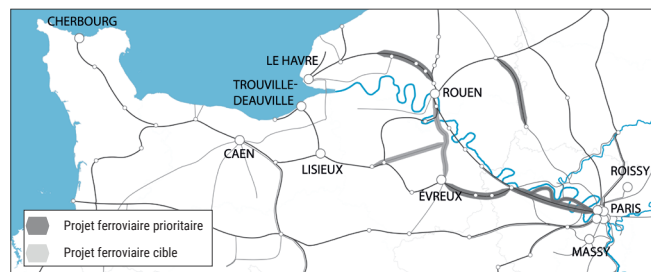
La route : renforcement du covoiturage et expérimentation de la route productive



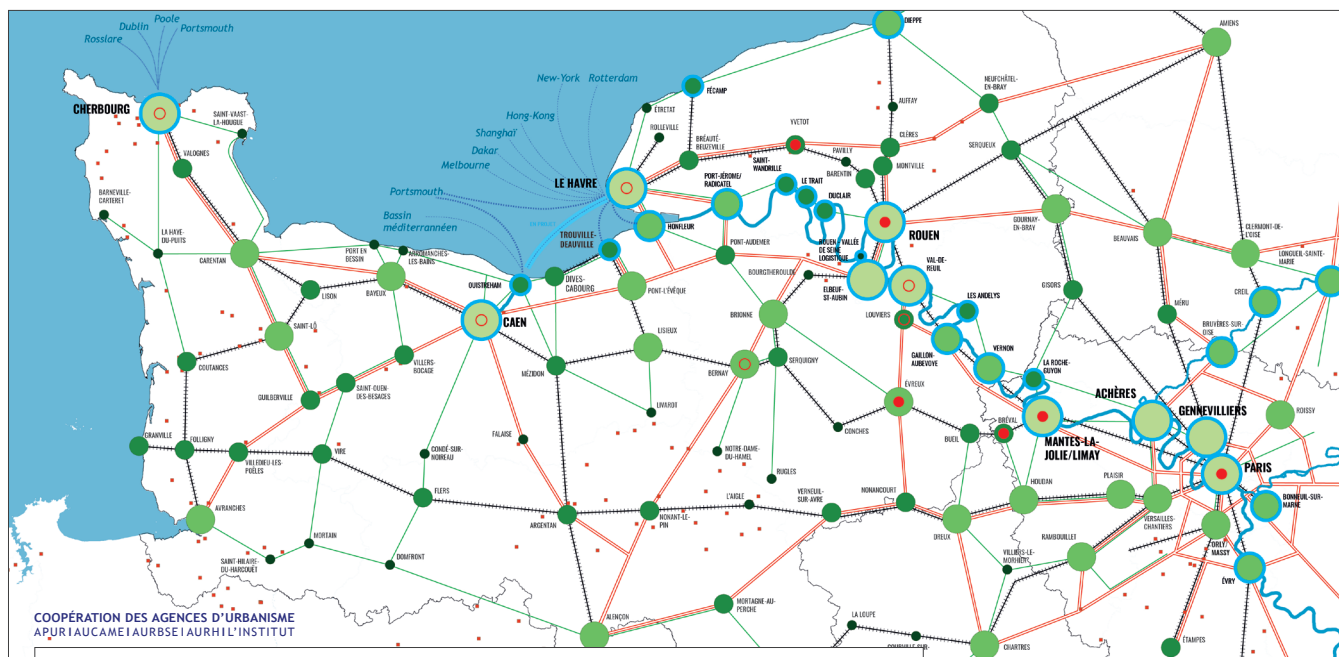
La voie d'eau : un « RER » fluvial et maritime



Le fer : modernisation du réseau

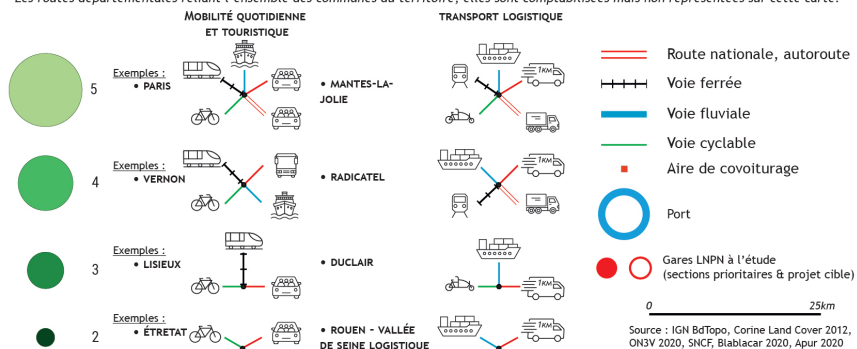


L'intermodalité, un levier fondamental pour des pratiques économes en termes de mobilité dans la Vallée de la Seine



Hubs par nombre de modes connectés et réseaux existants

Les routes départementales reliant l'ensemble des communes du territoire, elles sont comptabilisées mais non représentées sur cette carte.



ENJEUX MAJEURS

- Développer la gamme de services et intensifier l'usage des pôles d'intermodalité
- S'appuyer sur le covoiturage et les aménagements cyclables dans les territoires peu denses lorsque les transports en commun font défaut
- Positionner la Vallée de la Seine comme laboratoire d'expérimentation pour l'intermodalité