

IRI

ENQUÊTE *mobilité*

2021

RÉSULTATS APPROFONDIS



GRAND
REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE



Sommaire

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

I	Combien ?	5
II	Comment ?	8
III	Pourquoi ?	15
IV	Quand ?	17
V	Évaluation environnementale	21

ANALYSE PAR ZONE

VI	Reims centre	22
VII	Reims sud-ouest	23
VIII	Reims nord-est	24
IX	Première couronne	25
X	Grande couronne sud-ouest	26
XI	Grande couronne nord-est	27

ET LE WEEK-END ?

XII	Nombre de déplacements	28
XIII	Temps de déplacement	28
XIV	Parts modales	29
XV	Motifs de déplacement	30



L'enquête mobilité permet d'appréhender l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour de semaine. C'est l'enquête la plus importante que peut effectuer une collectivité sur son territoire, la précédente date de 2006 et concernait les 16 communes de l'ex Reims Métropole.

L'enquête mobilité 2021 ce sont :

- **143 communes,**
- **4 000 ménages** enquêtés
soit 5 892 personnes de cinq ans ou plus,
- **50 enquêteurs** mobilisés
du 7 septembre au 10 décembre 2021.

L'enquête du Grand Reims a été certifiée par le CEREMA qui s'assure de la fiabilité et de la représentativité des chiffres à l'échelle globale du territoire.





PRÉSENTATION GÉNÉRALE



I. COMBIEN ?

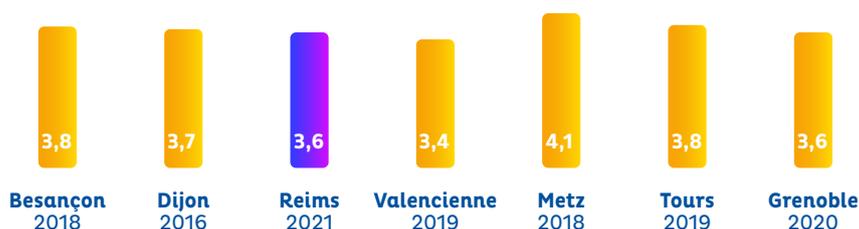
Légère baisse des déplacements par personne

3,6 déplacements/jours/pers (4,02 en 2006)

27.3 km par personne et par jour

1 million de déplacement par jour de semaine

62 minutes de déplacements par jour (70' en 2006)

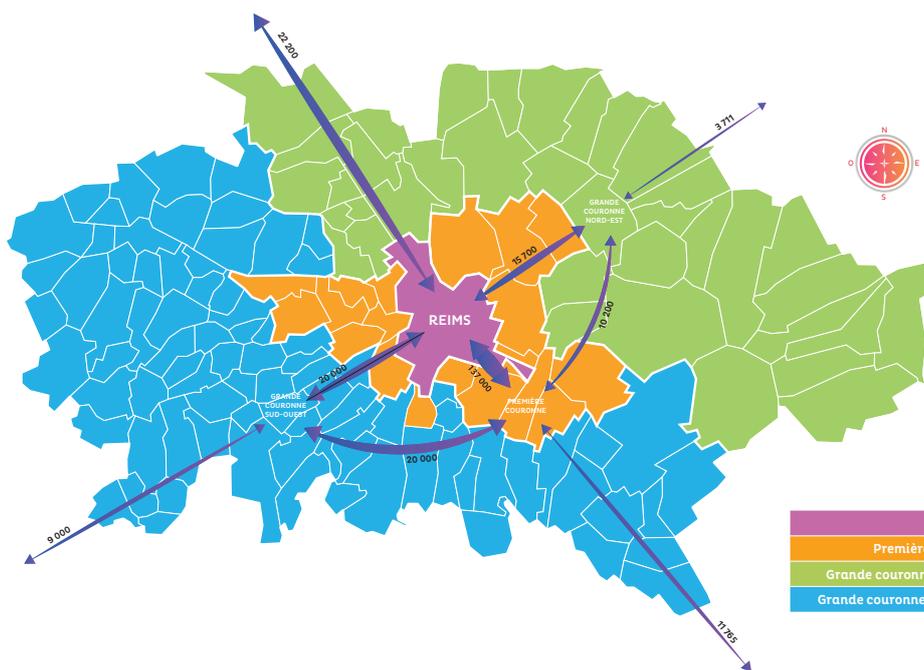


PRÉSENTATION GÉNÉRALE

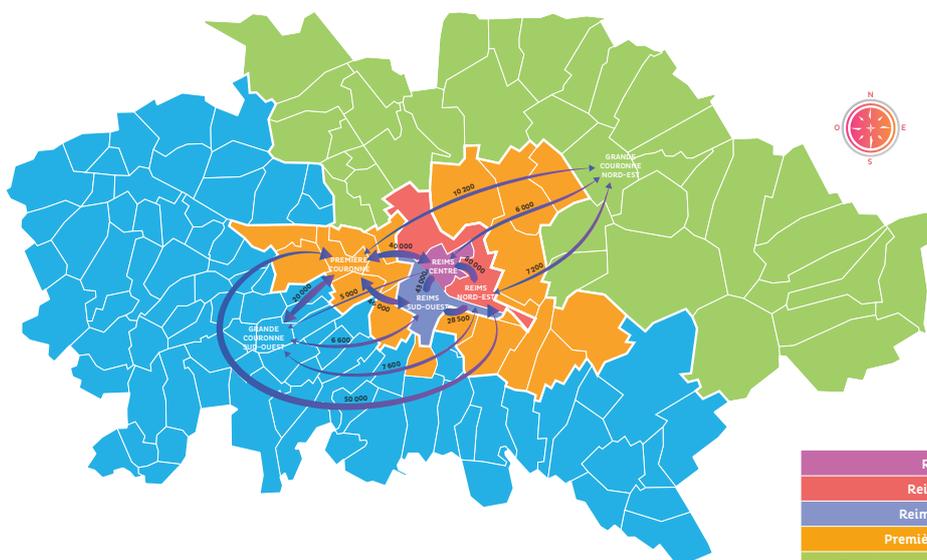
I. COMBIEN ?

Des flux principalement centrés sur Reims

Nombre de déplacements par zone



	Nombre de déplacements totaux de la zone	Nombre de déplacements internes	Part des déplacements internes
Reims	603 000	505 000	84 %
Première couronne	227 000	137 000	60 %
Grande couronne nord-est	80 000	55 000	68 %
Grande couronne sud-ouest	46 000	30 000	65 %



	Nombre de déplacements totaux de la zone	Nombre de déplacements internes	Part des déplacements internes
Reims centre	217 000	125 000	58 %
Reims nord-est	2217 000 000	117 000	56 %
Reims sud-ouest	178 000	112 000	63 %
Première couronne	227 000	137 000	60 %
Grande couronne nord-est	80 000	55 000	68 %
Grande couronne sud-ouest	46 000	30 000	65 %



FOCUS

Qu'est-ce qu'un déplacement ?

Un déplacement au sens de l'EMC² correspond à un changement de lieu et d'activité.

Ex : Prendre du pain en rentrant du travail correspond à deux déplacements : travail – boulanger puis boulangerie-domicile.

Un déplacement est dit interne à un périmètre si l'origine et la destination se situent au sein du même périmètre ; externe si l'origine et la destination se situent hors du périmètre ; d'échange si seule l'origine ou la destination se situe dans le périmètre

Ex : Prendre le train pour une formation hors du Grand Reims correspond à un déplacement d'échange, le déplacement du lieu de formation à la boulangerie d'à côté à un déplacement externe

FOCUS

Le Grand Reims comme « Bassin de vie »

93 % des déplacements des habitants du Grand Reims ont pour origine et pour destination le Grand Reims. Le territoire représente donc un bassin de vie qui englobe la quasi-totalité des déplacements des habitants du territoire.

Attention : Seuls les résidents de plus de 5 ans du Grand Reims sont interrogés dans la méthodologie EMC².



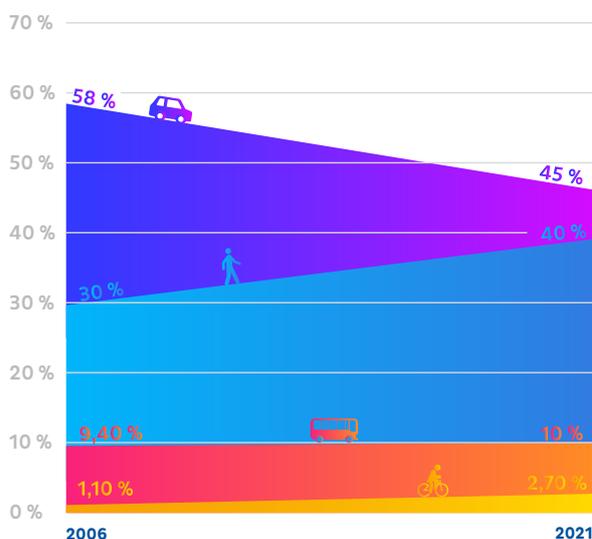


PRÉSENTATION GÉNÉRALE

II. COMMENT ?



Parts modales de l'ensemble des déplacements



Carte des évolutions

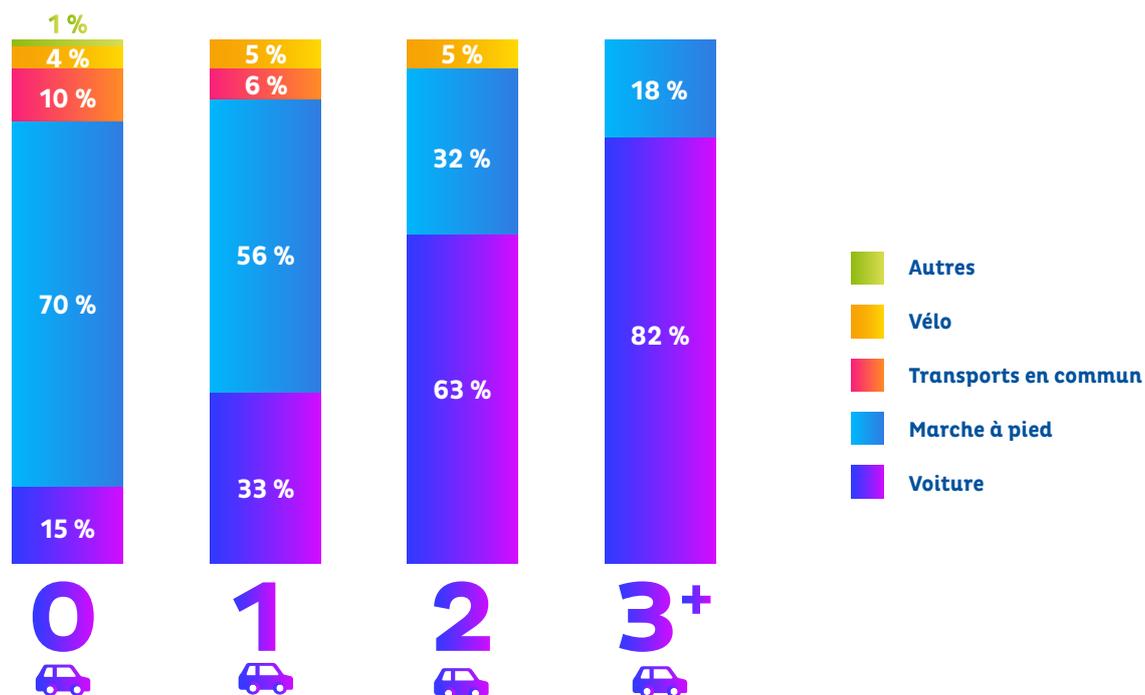
Évolution des parts modales sur Reims et première couronne depuis 2006

Source : EMC² Grand Reims 2021



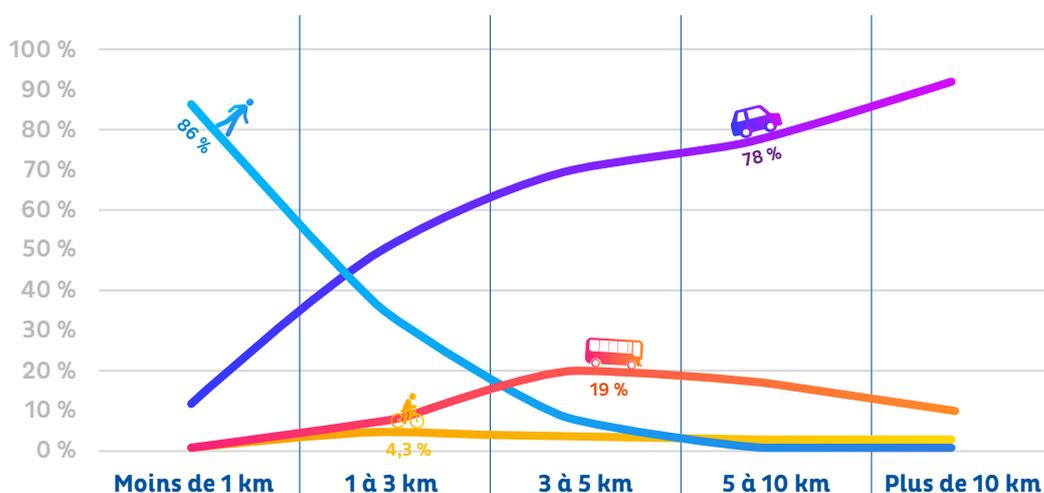
Une diminution de l'usage de la voiture depuis 2006 au profit de la marche sur le périmètre de l'ancienne Enquête Ménage de 2006.

Mode utilisé selon le nombre de véhicules



Lecture : 32 % des déplacements effectués par des personnes possédant deux voitures sont effectués à pied.

Mode selon la distance

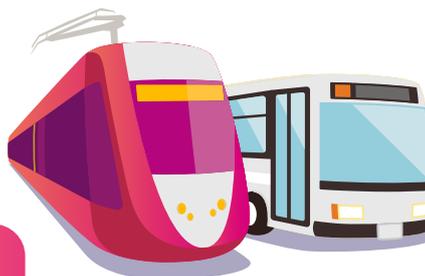


Lecture : 19 % des déplacements de plus de 3 km et de moins de 5 km sont effectués en transports en commun.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

II. COMMENT ?

Transports en commun urbain



7,6 %
des déplacements



7 km
en moyenne



55 % | 45 %



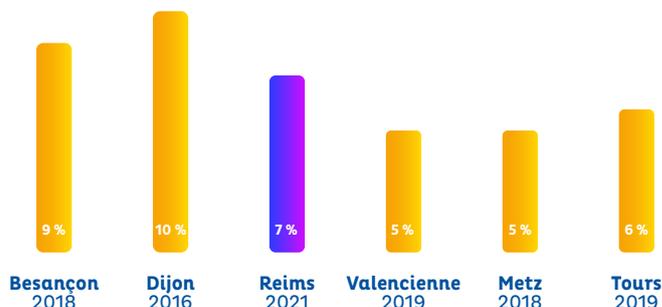
25 %
scolaires
jusqu'au bac



28 %
étudiants



19 %
travailleurs
plein temps



ÉQUIPEMENT **22 %**

des habitants possèdent un abonnement aux transports en commun. Ce pourcentage d'abonnés atteint un maximum dans les périphéries de la ville de Reims (32 % au sud-ouest de Reims et 28 % au nord-est de Reims).

50 %

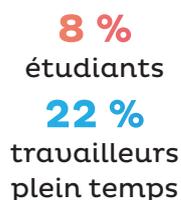
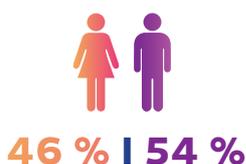
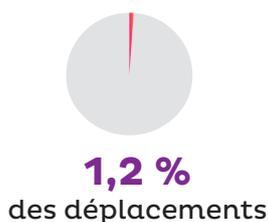
des personnes qui n'ont pas de voiture utilisent les transports en commun urbains plusieurs jours par semaine.

Malgré une baisse de la part modale des transports en commun urbains, en partie due à la crise sanitaire, la communauté urbaine reste dans la moyenne des villes de taille équivalente.

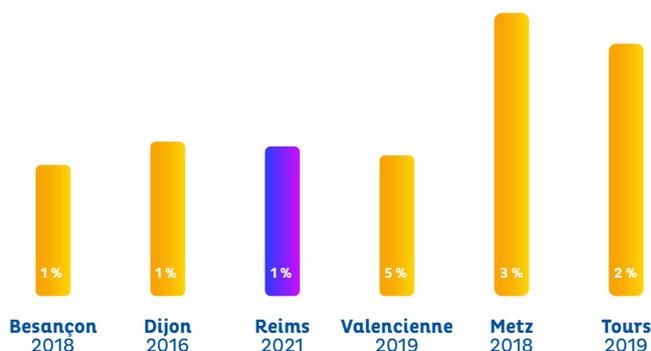
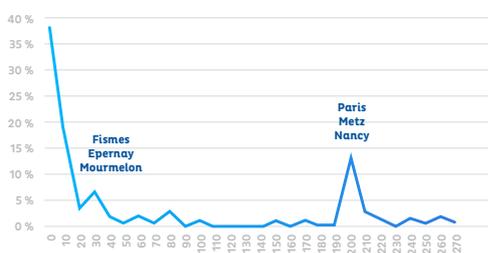
Le Transport en commun urbain reste le moyen de transport privilégié de ceux qui n'ont pas de voiture. Parmi eux, les étudiants et les scolaires occupent la première place.

La part modale des transports en communs urbains dépasse les 10 % entre 5 et 10 km avec un maximum de 18 % entre 3 et 5 km signe d'un avantage concurrentiel sur ces distances intermédiaires, notamment en milieu péri-urbains. Ainsi, 65 % des déplacements effectués en transports en commun font entre 1 et 5 km et 91 % font entre 1 et 10 km.

Le transport en commun non urbain



Contrairement aux autres modes, l'usage des transports en commun dépend très fortement de l'existence de réseaux de transports. Il est donc difficile de donner une distance type qui constituerait un domaine de pertinence. À l'inverse, **l'analyse des distances parcourues par les usagers des transports en commun non urbains montre deux usages différents**, un premier dans un périmètre de moyenne distance (entre 5 et 40 km) pour les déplacements du quotidien de type TER ou transport scolaire et un deuxième autour de 200 km correspondant à une distance Reims – Paris ou Reims – Metz.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE

II. COMMENT ?



Vélo



3 %
des déplacements



2,8 km
en moyenne



48 % | 52 %



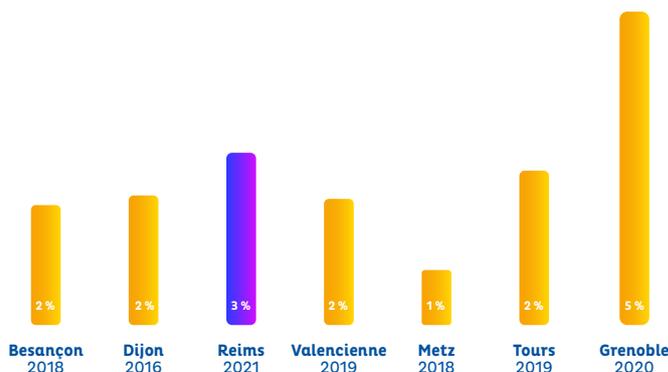
18 %
scolaires
jusqu'au bac



14 %
étudiants



38 %
travailleurs
plein temps



ÉQUIPEMENT

1 vélo
par ménage en moyenne

47 %
des ménages possèdent
au moins un vélo

77 %
des ménages ont un lieu
de stockage dédié au vélo
à leur domicile

77 %
des actifs ont un lieu
de stationnement vélo
sécurisé sur leur lieu
de travail

La part modale du vélo a significativement augmenté pour atteindre près de 3 % en 2021. L'évolution est donc importante d'autant que le passage d'une Enquête Ménages à l'échelle Reims Métropole (16 communes) très urbanisée à une échelle Grand Reims, plus rurale a plutôt tendance à diminuer la part des déplacements effectués en vélo. Par ailleurs ce recueil de la donnée a été effectué entre septembre et décembre, période qui n'est pas la plus favorable pour la pratique du vélo.

Domaine de pertinence : la part modale du vélo dépasse les 3 % entre 1 et 5 km avec un pic à 5 % de part modale entre 2 et 3 km. Il est souvent noté que la distance optimale pour le vélo classique se situe effectivement entre 2 et 5 km le vélo à assistance électrique pouvant aller jusqu'à 10 km. **Sur l'ensemble des trajets effectués par les cyclistes, 54 % font plus d'un kilomètre et moins de 3 km.**



Marche à pied



37 %
des déplacements



750 m
en moyenne



54 % | 46 %



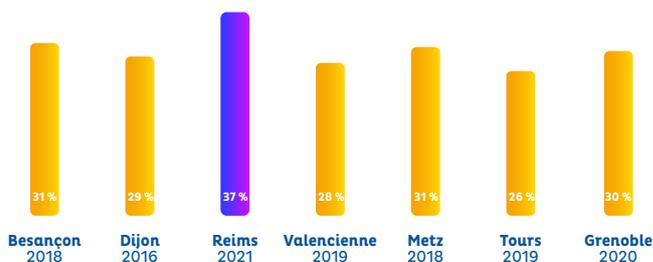
19 %
scolaires
jusqu'au bac



16 %
étudiants



30 %
travailleurs
plein temps



La part modale de la marche est particulièrement élevée sur notre territoire, en comparaisons des parts modales observées sur d'autres territoires similaires. **La marche reste donc le premier moyen de transport des habitants du Grand Reims après la voiture et mérite à ce titre une attention toute particulière.** De plus, l'EMC² prend peu en compte les déplacements à pied vers le moyen de transport (le conducteur doit rejoindre sa voiture, l'usager des transports en commun son arrêt) qui est directement intégré dans le temps de parcours du moyen de transport principal.

Si cette part élevée peut s'expliquer par certaines caractéristiques propres à notre territoire (densité de la ville centre avec une forte concentration des commerces sur un périmètre relativement restreint, etc.), cette tendance s'explique sans doute aussi par un effet post COVID qui a favorisé la part de la marche. Les enquêtes mobilités des autres collectivités ont quasiment toutes eu lieu avant la crise.

Domaine de pertinence : la marche est particulièrement pertinente pour des petits déplacements et sa pratique décroît rapidement en fonction du nombre de kilomètres. Ainsi 86% des déplacements de moins d'un kilomètre sont faits à pied, 44% des déplacements entre 1 et 2 km et 21 % pour les déplacements entre 2 et 3 km.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

II. COMMENT ?

Voiture particulière



52 %
des déplacements



21,3 km/h
de vitesse moyenne



11,3 km
en moyenne



ÉQUIPEMENT

1.12

voiture par ménage

1 personne / 5

n'a pas le permis



54 % | 46 %



13 %
scolaires
jusqu'au bac



16 %
retraités



42 %
travailleurs
plein temps



Besançon
2018



Dijon
2016



Reims
2021



Valenciennes
2019



Metz
2018



Tours
2019

La part modale de la voiture continue de décroître sur l'ensemble du territoire pour s'établir légèrement en dessous du niveau observé sur des collectivités de taille équivalente. Cette tendance nationale s'incarne différemment selon les typologies de territoire, les habitants du centre-ville n'utilisant la voiture que pour 36 % de leurs déplacements contre 70 % pour les grandes couronnes nord-est et sud-ouest du territoire.

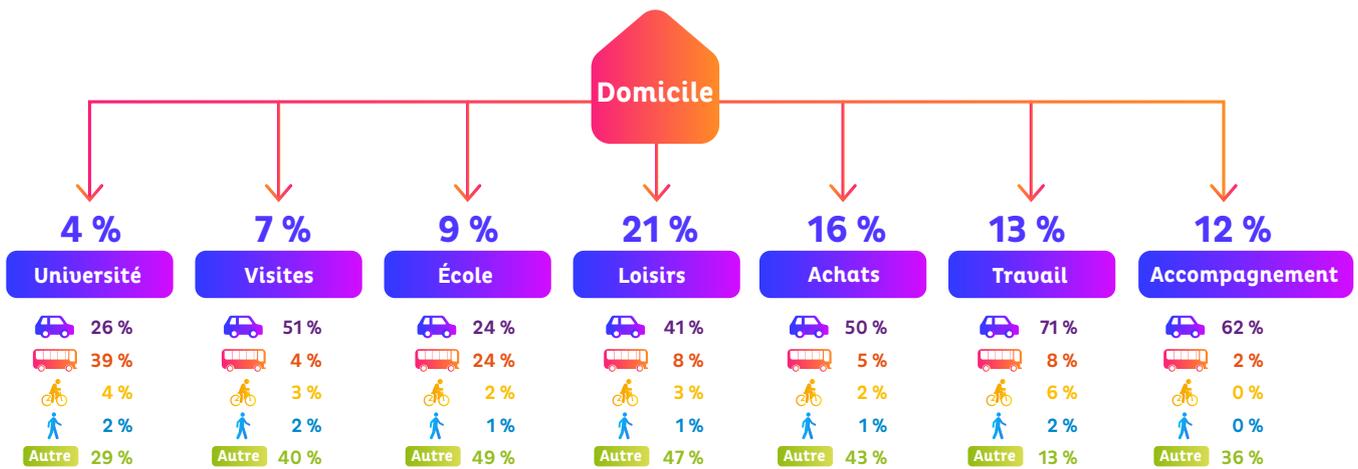
L'analyse du potentiel de report montre que si voiture est minoritaire pour les plus petits trajets ("plus que" 24 % des trajets de moins de 2 km se font en voiture), **les trajets intermédiaires de 2 à 5 km (moins de 20 min à vélo classique) et de 5 à 10 km (30 minutes en vélo à assistance électrique) restent majoritairement effectués en voiture** (respectivement 54 % des déplacements et 78 % des déplacements).

Domaine de pertinence : il est usuel de considérer la voiture comme pertinente pour les trajets de plus de 10 km ou plus de 5 km sans transports en commun.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE

III. POURQUOI ?



La quasi-totalité des déplacements ont le domicile pour origine ou pour destination. La quasi-totalité des déplacements ont le domicile pour origine ou pour destination.

Les premiers motifs de déplacements sont qualifiés de non contraints (Loisirs et Achats), les déplacements domicile-travail restent relativement minoritaires malgré leur caractère structurant dans les déplacements du quotidien. Les déplacements domicile-travail sont également les déplacements qui se font le plus en voiture (taux de remplissage des voitures de 1 sur ce motif).

FOCUS

Le motif accompagnement

Le motif « accompagnement » concerne la personne qui est accompagnante. La personne accompagnée ayant l'activité de destination comme motif.

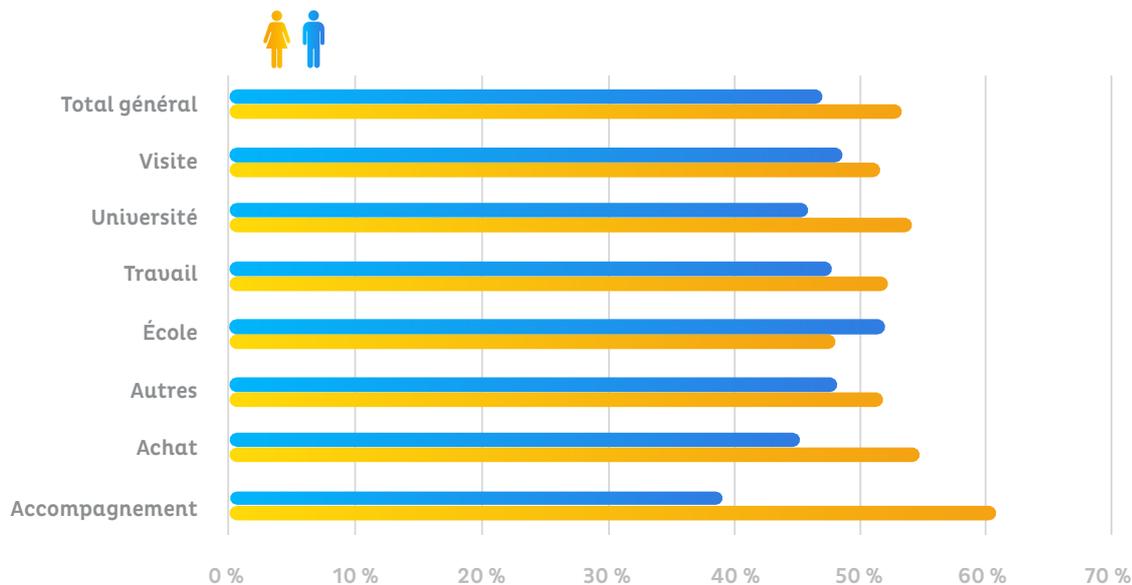
Par exemple : si une personne accompagne son enfant à l'école, elle aura pour motif « accompagnement » alors que son enfant aura comme motif « école ».

7000 habitants du Grand Reims déposent leur enfant à l'école, la crèche, le lycée ou le collège avant d'aller travailler

Cela représente moins de 10% des déplacements vers le lieu de travail !

III. POURQUOI ?

Motifs par genre



Certains motifs de déplacements sont encore très genrés. C'est le cas en particulier du motif accompagnement (déplacement effectué à 60 % pour les femmes et 40 % pour les hommes) ou encore le motif achat (55 % par les femmes et 45 % par les hommes).



PRÉSENTATION GÉNÉRALE

IV. QUAND ?



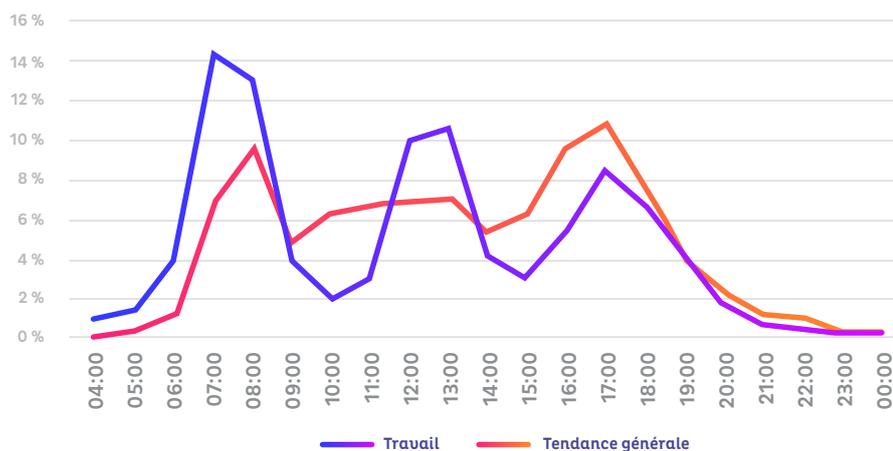
Lecture : sur l'ensemble d'une journée de semaine, 10 % des déplacements, tout motif confondu ont lieu entre 8 h et 9 h

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

IV. QUAND ?

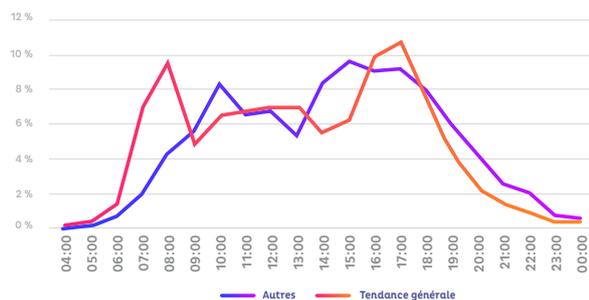
Heure de déplacement selon le motif

Travail

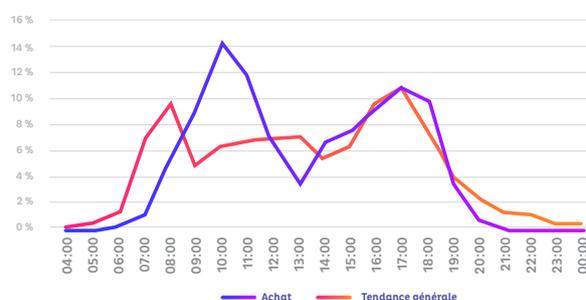


Sur l'ensemble d'une journée de semaine, 14 % des déplacements liés au travail ont lieu entre 7 h et 8 h.

Loisirs et autres



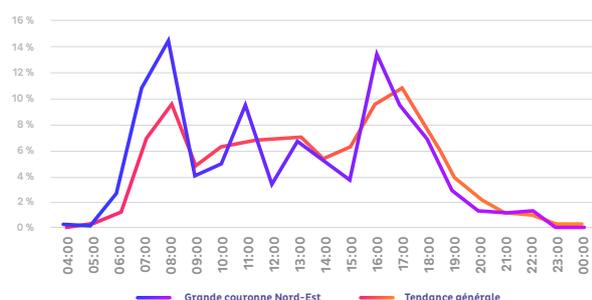
Achat



En comparaison du motif travail, le motif loisir a une montée en puissance plus tardive et moins marquée par des pics d'activité.

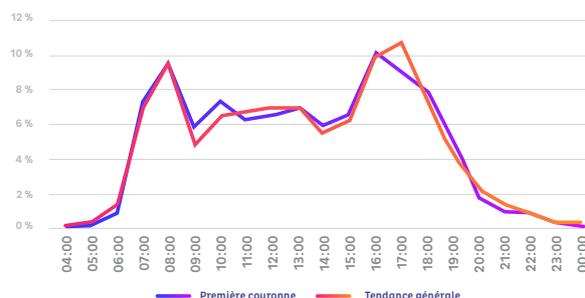
Heure de déplacement selon le lieu d'origine

Grande couronne Nord-Est

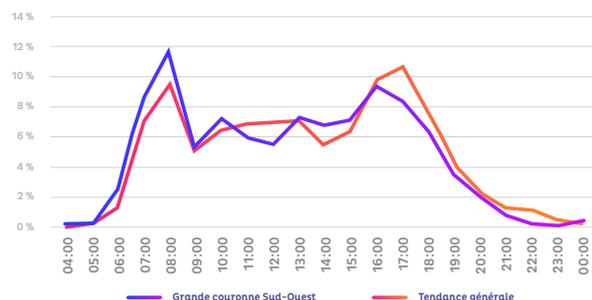


Lecture : sur l'ensemble d'une journée de semaine, 11% des déplacements en lien avec la Grande Couronne nord-est ont lieu entre 7 h et 8 h.

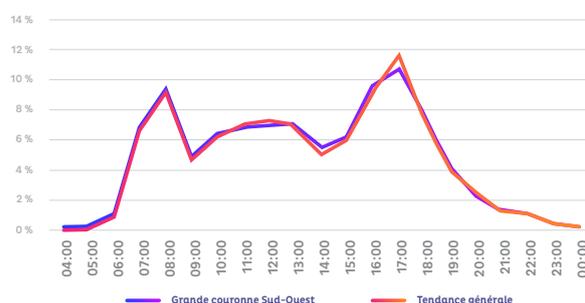
Première couronne



Grande couronne Sud-Ouest



Reims



La grande couronne se démarque de la tendance générale. Cela peut être dû à son interdépendance plus forte avec les territoires extérieurs au Grand Reims.

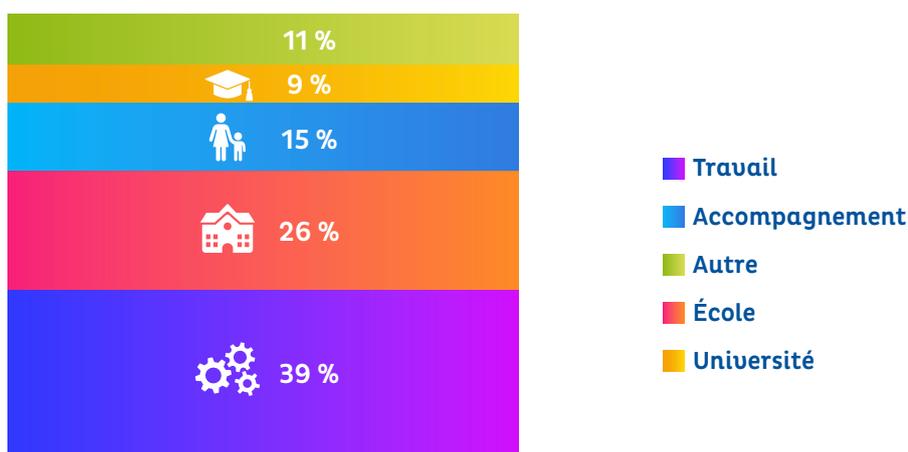
PRÉSENTATION GÉNÉRALE

IV. QUAND ?

L'heure de pointe du matin

L'heure de pointe du matin est relativement resserrée entre 7 h et 9 h. Sur la période 7 h – 8 h, les déplacements sont avant tout contraints :

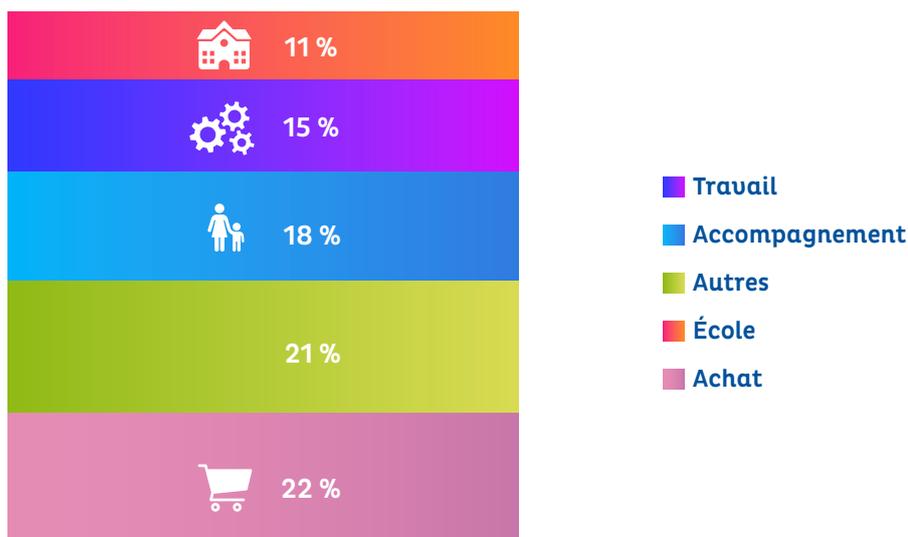
Motif sur l'heure de pointe du matin



L'heure de pointe du soir

L'heure de pointe du soir a la particularité d'être beaucoup plus étendue en allant de 16 h à 19 h ce qui s'explique par un plus grand nombre de motifs.

Motif sur l'heure de pointe du soir



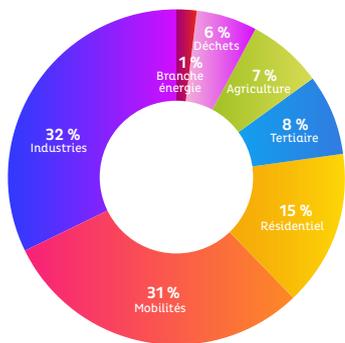


PRÉSENTATION GÉNÉRALE

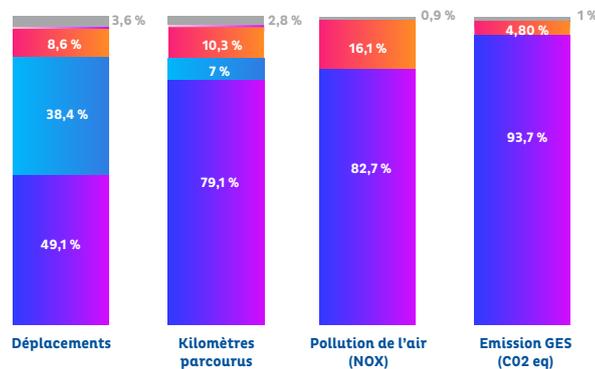
V. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les mobilités représentent 30% des émissions de CO2 des résidents du Grand Reims.

Si elle représente la moitié des déplacements, l'utilisation de la voiture est responsable de la quasi-totalité des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

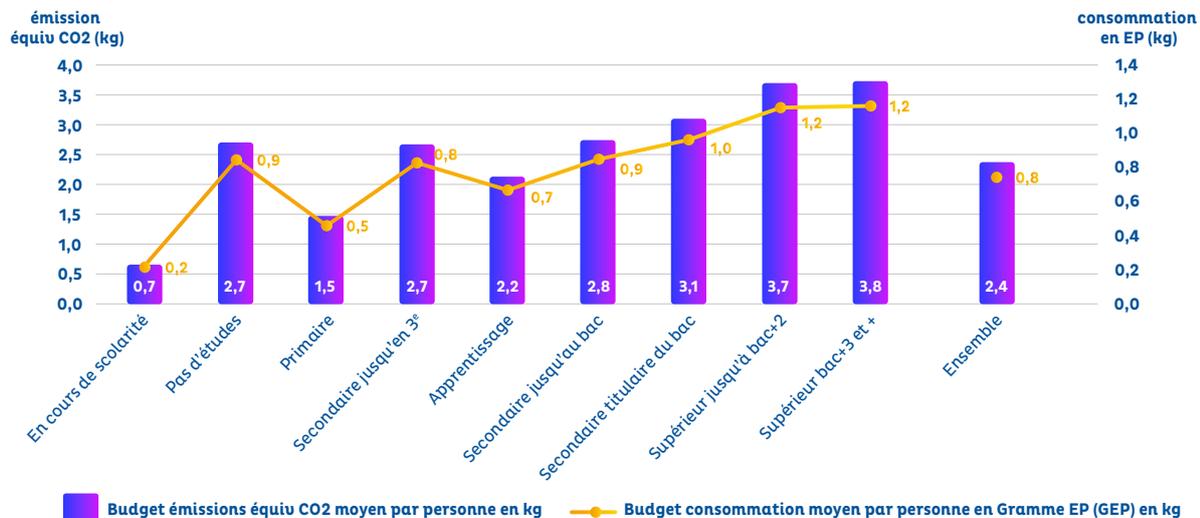


Source : stratégie bas carbone Grand Reims 2021



Source EMC2

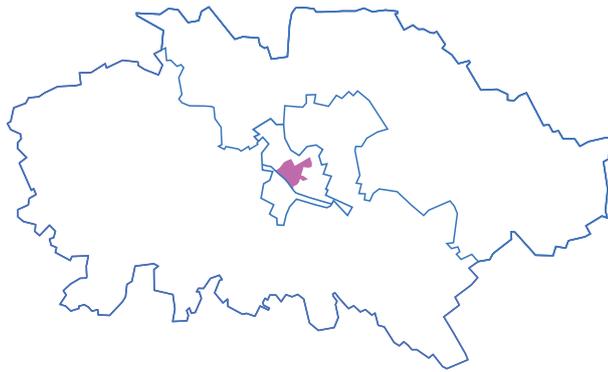
Budgets moyens consommation de Équivalent pétrole (EP) et émissions en équivalent CO2 en fonction du niveau d'études





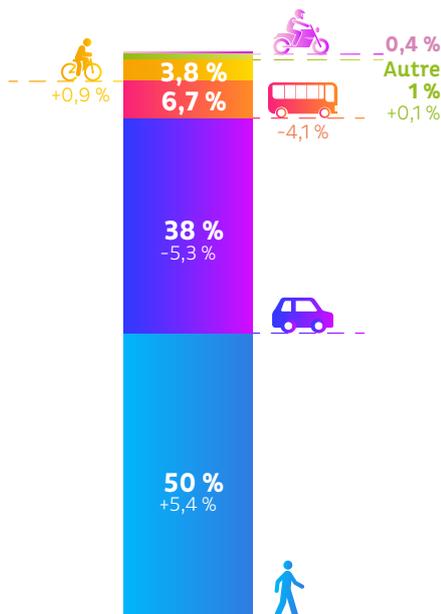
ANALYSE PAR ZONE

VI. REIMS CENTRE



Reims centre, zone des déplacements de proximité

La majorité des déplacements issus de Reims centre ont pour destination Reims centre (58 %) ou des zones très proches comme Reims nord-est (18 %) ou Reims sud-ouest (10 %). Ces petites distances et la proximité des lieux de vie et de travail expliquent en partie la prépondérance de la marche à pied qui compense une part modale de la voiture plus faible qu'ailleurs.



Distance moyenne par jour

26,6 km

Temps moyen de déplacement par jour

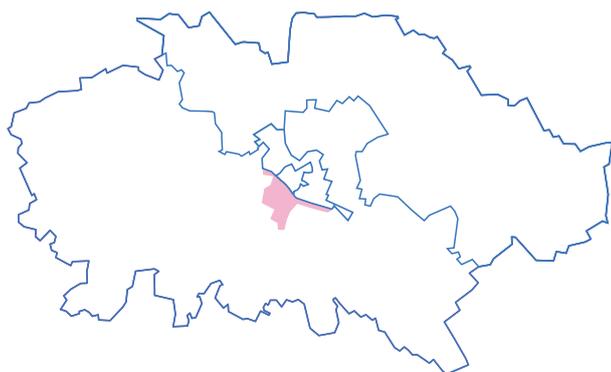
35 minutes

Taux de déplacements internes

58 %

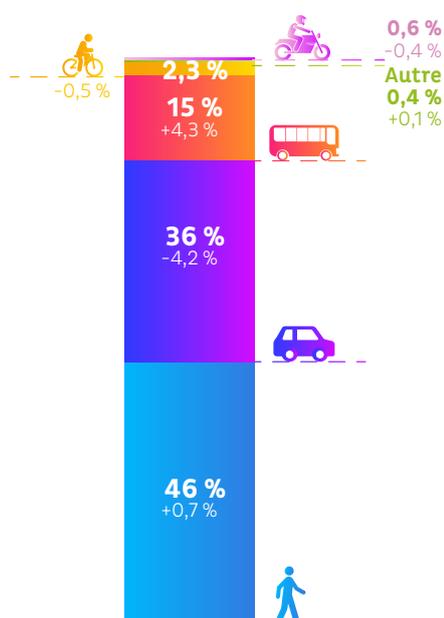
Les sous secteurs de Reims sont comparés à la ville de Reims.

VII. REIMS SUD-OUEST



Reims sud-ouest, zone fortement marquée par l'usage des transports en commun

Reims sud-ouest est la zone du Grand Reims avec la part modale des transports en commun la plus élevée, réduisant d'autant sa dépendance à la voiture particulière. Ce territoire reste majoritairement tourné vers Reims et ses alentours proches.



Distance moyenne par jour

14,8 km

Temps moyen de déplacement par jour

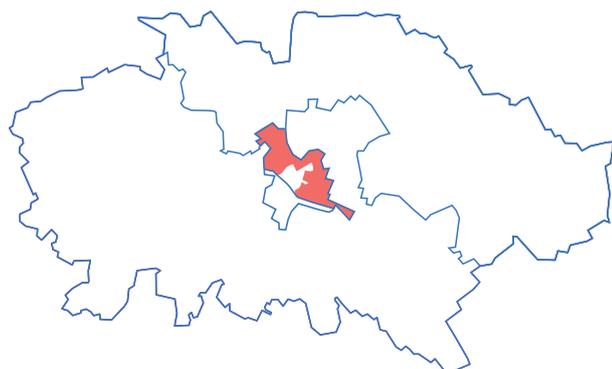
28 minutes

Taux de déplacements internes

63 %

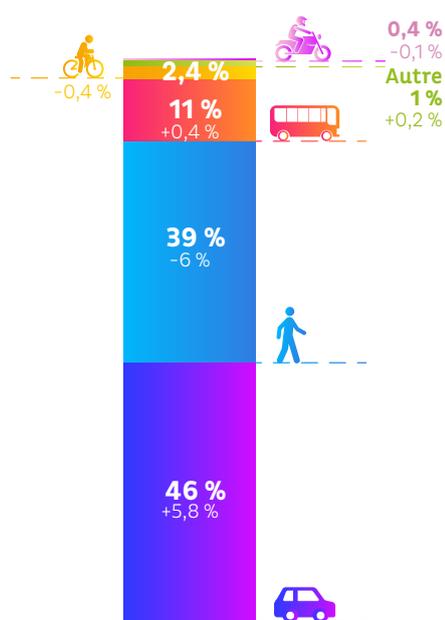
Les sous secteurs de Reims sont comparés à la ville de Reims.

VIII. REIMS NORD-EST



Reims nord-est, zone la plus dépendante des zones alentours

Reims nord-est connaît le taux de déplacement intrazone (56% des déplacements) le plus faible et reste majoritairement tourné vers Reims Centre (19 %) et la première couronne (12 %). Comparée aux autres zones de la ville de Reims, Reims nord-est demeure la zone urbaine la plus marquée par la voiture qui semble prendre le pas sur la marche à pied et ceux malgré une distance moyenne parcourue par jour relativement proche des autres zones de la ville de Reims.



Distance moyenne par jour

22,4 km

Temps moyen de déplacement par jour

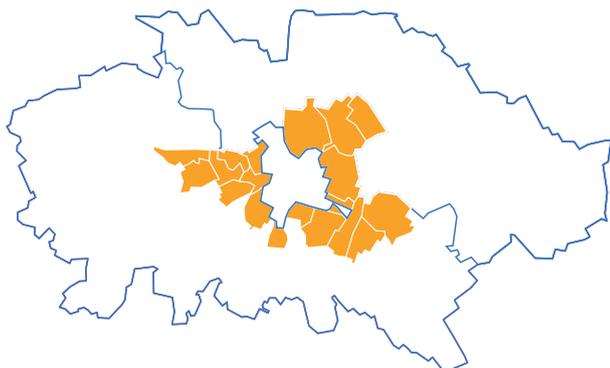
30 minutes

Taux de déplacements internes

56 %

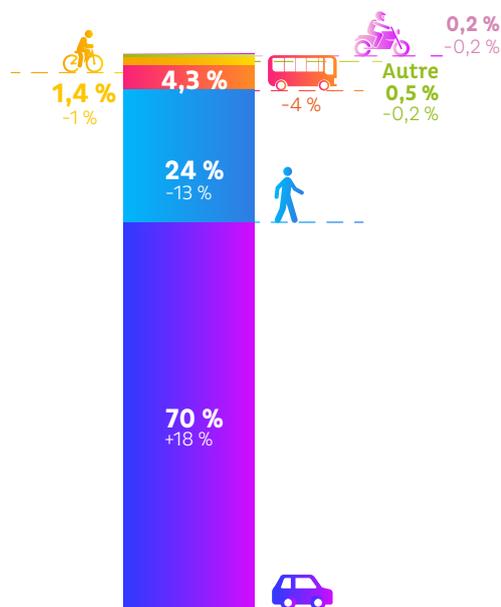
Les sous secteurs de Reims sont comparés à la ville de Reims.

IX. PREMIÈRE COURONNE



Première couronne, un territoire périurbain interconnecté à l'ensemble des zones

La première couronne se caractérise par des déplacements proches de la grande couronne du Grand Reims avec des déplacements très marqués par la voiture. De par sa position intermédiaire, elle est connectée de manière plus équilibrée avec Reims nord-est et sud-ouest mais également avec les grandes couronnes.



Distance moyenne par jour

37,9 km

Temps moyen de déplacement par jour

38 minutes

Taux de déplacements internes

60 %

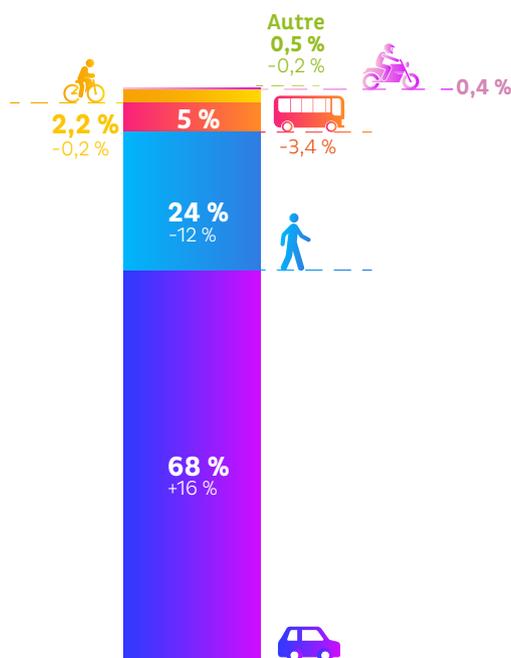
Les couronnes sont comparées au Grand Reims

X. GRANDE COURONNE SUD-OUEST



Grande Couronne sud-ouest, une zone davantage tournée vers l'extérieur

Cette partie sud-ouest de la Grande couronne est la zone la plus connectée à l'extérieur du Grand Reims en 3^e destination des déplacements après les déplacements intrazone et les déplacements vers la première couronne. Comparativement à la grande couronne nord-est et à la première couronne, la couronne sud-ouest connaît une part modale de transports en commun légèrement plus importante, en particulier grâce aux multiples gares et haies présentes sur son territoire.



Distance moyenne par jour

34,8 km

Temps moyen de déplacement par jour

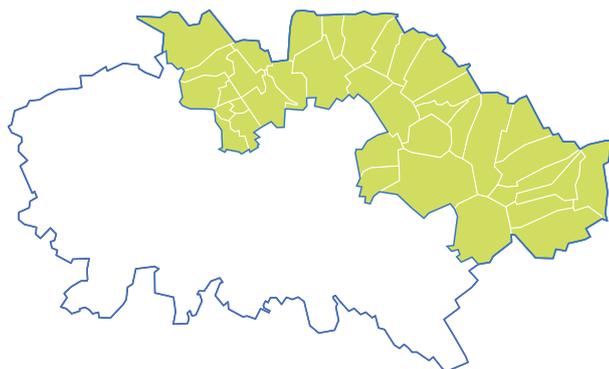
32 minutes

Taux de déplacements internes

69 %

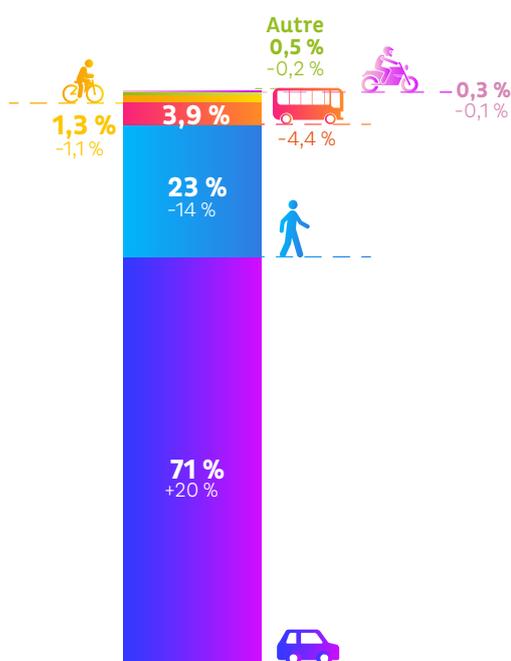
Les couronnes sont comparées au Grand Reims

XI. GRANDE COURONNE NORD-EST



Grande couronne nord-est, une zone rurale tournée vers le cœur d'agglomération

Malgré la distance moyenne de déplacement quotidien la plus élevée de toutes les zones, la grande couronne nord-est reste centrée vers Reims et sa première couronne qui constituent ses principaux déplacements. La place de la voiture y est globalement plus importante qu'ailleurs au détriment des modes actifs.



Distance moyenne par jour

39,1 km

Temps moyen de déplacement par jour

35 minutes

Taux de déplacements internes

67 %

Les couronnes sont comparées au Grand Reims



ET LE WEEK-END ?

XII. NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

	Nombre de déplacements	Dépl / jours / pers.
Jour moyen de semaine	1 001 353 par jour	4,4
Samedi	733 165	3,10
Dimanche	445 740	1,89
Week-end	1 178 906	4,99

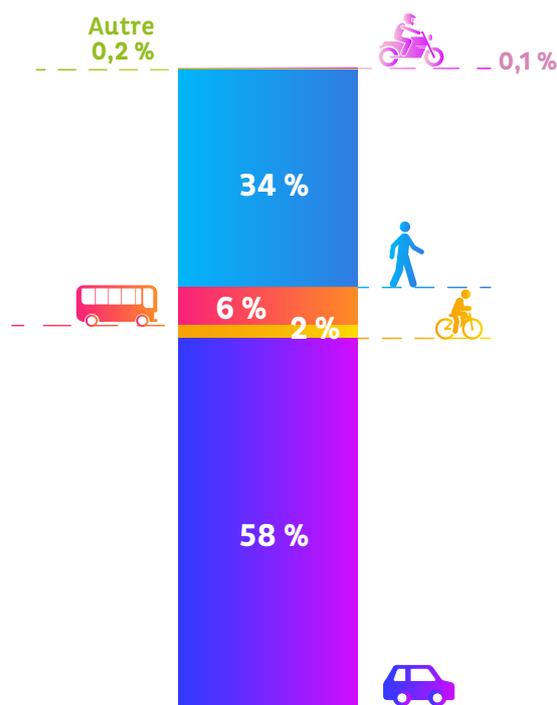
Les déplacements des résidents du Grand Reims sont beaucoup moins importants le week end qu'en semaine, particulièrement le dimanche.

XIII. TEMPS DE DÉPLACEMENTS

	Nombre de déplacements	Temps dépl / pers
Jour moyen de semaine	1 001 353 par jour	00:49
Samedi	733 165	01:08
Dimanche	445 740	00:50
Week-end	1 178 906	01:59

Le dimanche en particulier, les déplacements sont moins nombreux mais de durées plus importantes qu'en semaine.

XIV. PARTS MODALES



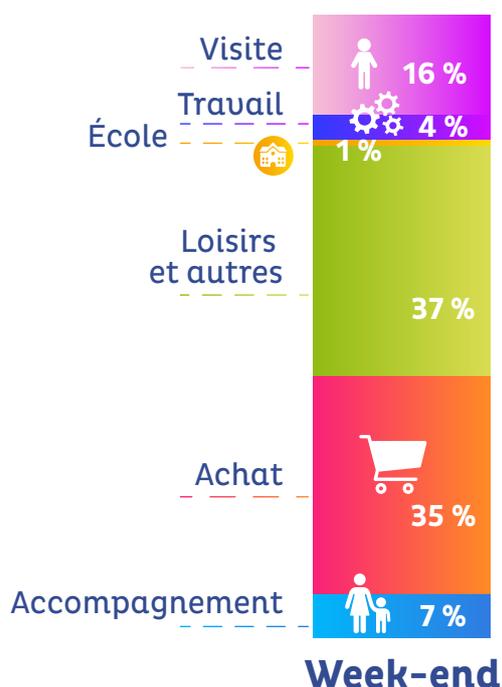
Week-end

La voiture reprend une place plus importante avec des activités collectives permettant un taux de remplissage des véhicules plus importants.

Le dimanche en particulier est marqué par une augmentation de la part modale de la marche (36 %) qui se rapproche de la part modale de la marche de semaine.

Pour rappel, la méthodologie EMC² définissant le déplacement comme un changement de lieu et de motif, l'ensemble des boucles sans motifs intermédiaires (tour de quartier, balade, promenade du chien, etc) n'est pas comptabilisé comme déplacements et n'est donc pas analysé. Ce biais est particulièrement présent le week-end.

XV. MOTIFS DE DÉPLACEMENT



Des déplacements centrés sur des motifs d'achat (principalement le samedi) et de loisirs (principalement le dimanche).

Les déplacements le week-end sont concentrés sur des motifs moins contraints comme le loisir ou l'achat. En toute logique, le motif achat est plus faible le dimanche (25 %) que le samedi (41 %).

Le week end voit se développer le motif « visite » bien moins présent en semaine. Il est particulièrement important le dimanche (22 %), un peu moins le samedi (12 %).

Les motifs travail reste globalement stable le samedi (5 %) et le dimanche (4 %) de même que le motif accompagnement.





www.grandreims.fr



**AGENCE
D'URBANISME**
Région
de Reims
DÉVELOPPEMENT & PROSPECTIVE

— REIMS
LÉGENDR
LA CHAMPAGNE —

GRAND
REIMS
COMMUNAUTÉ URBAINE