



Ménages Logements

Enquête

Déplacements

2013

Volet Déplacement

O
bservatoire
U
rbain
du
G
rand
N
ouméa

 **SIGN**
Syndicat Intercommunal
du Grand Nouméa

CONFIDENTIEL



Enquête Ménages – Logements – Déplacements 2013

Suite à la réalisation de l'enquête « ménages – logements 2002 », les six partenaires du Contrat d'Agglomération ont souhaité financer la mise à jour de cette étude pour observer les évolutions du Grand Nouméa et obtenir également de nouveaux éléments de connaissances.



Le Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa est la collectivité en charge de la réalisation de l'enquête. Une convention avec l'Institut de la Statistique et des Etudes Economiques fixe la collaboration et la répartition des interventions entre le SIGN et l'Isee.



Fruit d'une volonté de collaboration, les différents acteurs de la mobilité ont été associés à l'enquête : le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU), le Syndicat Mixte des Transports Interurbains (SMTI), le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie au travers de la Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres (DITTT) et du Service de l'Aménagement et de la Planification (SAP), et les partenaires du Contrat d'Agglomération.

Cette publication a été réalisée par l'équipe de l'Observatoire Urbain du Grand Nouméa : Cyril Mestre, Francis Luiggi, Damien Cholley (chargés d'études) et Adrien Guier (géomaticien)



Avertissements

.1.

Les logements étudiés sont exclusivement les résidences principales, car les logements vacants et les résidences secondaires ne sont pas occupés à l'année et ne sont donc pas enquêtés.

.2.

L'enquête propose ses résultats avec des effectifs de population. Cependant, cette enquête par sondage n'a pas pour objectif de se substituer au Recensement Général de la Population qui lui, est exhaustif. Fruit d'une extrapolation, les chiffres indiqués pour la population et pour le nombre de résidences principales ne donnent qu'une image proche de la réalité.

.3.

Les signes conventionnels utilisés dans les tableaux de résultats :

- résultat égal à 0
- /// résultat non significatif ou insuffisamment fiable

.4.

Au graphique situé dans l'analyse correspond généralement un tableau de données localisé dans le chapitre « Tableaux complémentaires ». Ces tableaux sont placés dans l'ordre d'apparition dans l'analyse.

.5.

A noter, que le calcul des distances de déplacement n'a pas été étudié dans la prise en compte du recensement des déplacements. La méthodologie utilisée dans la plupart des enquêtes de mobilité nationales est réalisée sur des zones d'enquête de superficie plus faible permettant un calcul plus précis. Compte tenu de la taille des zones d'enquête de l'agglomération du Grand Nouméa, l'estimation des distances ne serait pas suffisamment fiable. Cependant, la carte des principaux axes routiers du Grand Nouméa présentent les distances de trajet, à titre indicatif, entre les principaux axes des zones urbaines (Cf. carte des principaux axes routiers du Grand Nouméa, p.11).

.6.

Les fonds de plan qui ont permis la réalisation des cartes proviennent du GIE Sérail.



Sommaire

Enquête.....	3
Avertissements.....	4
Sommaire.....	5
I. Contexte et objectifs.....	9
Présentation	10
Les agglomérations de référence	12
L'agglomération du Grand Nouméa	13
Aspects physiques du Grand Nouméa	14
Liste des zones géographiques de l'étude	15
Glossaire des déplacements.....	30
Introduction	32
II. Les grandes caractéristiques des déplacements	35
A. Durée moyenne des déplacements	36
1. Temps moyen consacré par jour aux déplacements.....	36
2. La durée d'un déplacement liée à l'éloignement ?.....	37
3. Une durée de déplacement variable selon les modes	39
B. L'impact du motif sur la durée du déplacement.....	40
1. Le travail comme premier motif de déplacement	40
2. Les motifs influent sur la durée des déplacements.....	41
C. Répartition des déplacements dans la journée	42
1. Des pics horaires identiques pour chaque commune.....	42
2. Des motifs de déplacements variés.	43
3. Des pics horaires communs pour tous les modes.	43
D. Flux et destination.....	44
1. Chaque jour : 250 000 déplacements internes à Nouméa	44
2. Impact des motifs et dissociation entre lieu de travail et lieu d'habitation	45
3. Mobilité des Grand-Nouméens de 14 ans et plus	46
E. Les modes de déplacement.....	48



III.	La voiture omniprésente	49
A.	La voiture, premier choix des Grands Nouméens	50
B.	Un taux de pénétration du permis inégale dans l'agglomération	50
1.	Des Grand-Nouméens de plus en plus titulaires du permis B	50
2.	Impact du revenu sur l'obtention du permis de conduire	51
3.	L'activité	52
4.	Géographique du taux de permis	53
C.	Un taux d'équipement stable depuis 2002.....	54
1.	Evolution du taux d'équipement depuis 1996.....	54
2.	Répartition par commune du nombre de voitures par ménage	55
3.	Impact des caractéristiques du ménage sur le nombre de voitures à disposition	57
D.	L'utilisation des deux-roues motorisés	61
1.	L'utilisation des deux-roues motorisés par zone	61
2.	Un haut niveau de revenu pour les utilisateurs de deux-roues motorisés.	62
3.	Caractéristiques sociales des détenteurs de deux-roues motorisés.....	63
E.	Taux de motorisation	64
1.	Taux de motorisation ramené à la population	64
2.	Taux de motorisation par ménage.....	65
F.	Stationnement : un réel problème ?.....	66
1.	Présence d'un emplacement de stationnement pour son logement	66
2.	Le stationnement sur le lieu de travail.....	68
3.	Le stationnement dans le Centre-Ville de Nouméa	70
G.	L'utilisation du vélo dans l'agglomération.....	72
1.	Caractéristiques sociales des utilisateurs quotidiens de vélo.....	72
2.	Un niveau d'étude important pour les cyclistes	73
3.	Les employés : grands utilisateurs du vélo.....	73
4.	Nouméa, domaine des cyclistes quotidiens	73
IV.	Nature des déplacements	75
A.	Nombre de déplacements quotidiens	76
1.	Une grande majorité de déplacements pendulaires	76
2.	Un tiers des déplacements réalisés par les ultra mobiles.....	76
3.	Analyse des déplacements par commune	77



B.	Mobilité dans le Grand Nouméa	80
1.	Mobilité selon le sexe	80
2.	A chaque âge sa mobilité.....	80
3.	Les caractéristiques sociales de la mobilité.....	83
4.	La mobilité impactée par l'aspect financier	85
C.	L'accompagnement au sein du Grand Nouméa.....	89
1.	Définition	89
2.	Qui sont les Grand-Nouméens pratiquant l'accompagnement ?	89
3.	Caractère de l'accompagnement.....	91
D.	Le transport en commun	92
1.	Un mode encore peu utilisé	92
2.	Un service essentiellement suburbain.....	92
3.	Localisation des déplacements.	93
4.	Caractéristiques sociales des utilisateurs de transports en commun.....	93
5.	Le cas particulier des VLC	95
F.	Un quart des Grand-Nouméens ne se déplacent pas.	96
1.	Répartition des personnes immobiles.....	96
2.	Situation d'activité des personnes immobiles.	96
V.	Mobilité et société.....	97
A.	Clientèle des modes.....	98
1.	Des disparités entre sexe qui s'estompent.....	98
2.	Comparaison de la mobilité hommes/femmes selon l'âge.....	99
3.	Les mobilités quotidiennes croissent puis décroissent avec l'âge	99
B.	Mobilité et caractéristiques socio-économiques.....	100
1.	Des situations en matière de mobilité très variées au sein de la population.....	100
2.	Mobilité de la population active et part modale par commune	100
3.	La mobilité des scolaires	101
C.	Une forte corrélation entre niveau de formation et mobilité en voiture.....	101
1.	Impact du niveau d'études sur le mode de déplacement	101
2.	Mobilité et activité des personnes.....	102



D. Perception des transports	102
1. Un service de transport en commun en retard dans les nouveaux lotissements	102
2. Une préoccupation routière toujours présente.....	104
E. Perception des transports	105
1. Les différents modes de déplacements pour les scolaires.....	105
2. Des modes différents selon le niveau d'études atteint.....	106
3. Un lieu d'étude en phase avec son lieu de résidence	108
Mise en perspective.....	109
 VI. Annexes	113
 Questionnaire	115
Liste des cartes et graphiques.....	121
Liste des tableaux complémentaires.....	123
Tableaux complémentaires	125
Descriptif technique et méthodologie	139
Remerciements	143



Enquête Ménages Logements Déplacements

I. Contexte et objectifs

Tome déplacements

CONFIDENTIEL



Présentation

Le cadre de l'enquête

Depuis 1999, l'« Observatoire Urbain du Grand Nouméa » (OUGN), créé par les 6 partenaires du Contrat d'Agglomération, a pour objectif de permettre à tous les acteurs de la politique de l'habitat de mieux appréhender les problématiques du phénomène urbain au sein de l'agglomération du Grand Nouméa. Intégré depuis 2009 dans le Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa au sein du Pôle Urbain, il est à la fois un lieu de recueil de l'information, un outil d'observation et un instrument d'analyse et de compréhension.

L'initiative de réaliser une enquête sur les liens qui existent entre les ménages, leur logement et leur déplacement provient de l'impossibilité d'obtenir tous les renseignements souhaités. Aujourd'hui, la connaissance des logements et des ménages s'appuie sur de nombreuses données et études, mais il est apparu que ces dernières ne couvrent pas la totalité des besoins. De plus, les éléments de connaissance et de compréhension sur les déplacements sont très largement insuffisants, alors que cette problématique devient essentielle.

Face à ce constat, dès 2002, les différentes collectivités partenaires du Contrat d'Agglomération, l'État, la province Sud, et les communes de Nouméa, du Mont-Dore, de Dumbéa et de Païta, ont décidé de financer l'enquête « Ménages - Logements » pour établir un diagnostic complet et précis. Cette enquête avait été conduite par l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement (AD'UA) au travers de l'Observatoire Urbain du Grand Nouméa et celle-ci avait été réalisée en collaboration avec l'Institut de la Statistique et des Études Économiques (Isee). L'objectif de cette enquête était de fournir aux différents acteurs de l'habitat un outil leur permettant de faire un point sur la situation actuelle, de connaître les interactions entre les logements et les personnes qui y résident.

Dix ans plus tard, l'agglomération n'a cessé de se développer, de s'étaler, de se transformer. Pour comprendre les mécanismes de cette mutation et éclairer ainsi les décisions des acteurs institutionnels et privés du logement, il convient d'actualiser l'image statistique réalisée en 2002. Les politiques du logement doivent disposer d'une vue précise et détaillée pour définir les orientations des actions publiques en matière d'habitat, mais aussi de déplacement. Le rôle majeur de l'enquête a été validé comme une action phare du Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN) validé par les collectivités en 2010. C'est pourquoi l'enquête 2013, lancée par le SIGN toujours en collaboration avec l'Isee, s'attache à fournir des éléments quantifiés non seulement sur les ménages et leur logement mais aussi, sur leurs déplacements quotidiens.

Les résultats de cette enquête vont permettre de connaître les grandes évolutions de l'agglomération depuis 10 ans sur les logements, la surpopulation, les revenus, le parcours résidentiel, le coût de l'immobilier, la sécurité publique, mais aussi d'obtenir pour la première fois un éventail complet de données sur les déplacements.

Présentation de l'enquête

Cette enquête est la première de la sorte en Nouvelle-Calédonie et regroupe autant les données sur l'habitat que celles concernant les déplacements et le transport, en associant deux études reconnues à l'échelle nationale : l'Enquête Ménages Logements et l'Enquête Ménages Déplacements.

Pour une analyse plus complète des changements et des évolutions au cours des dix dernières années, le volet Ménages Logements, inspiré de différentes enquêtes nationales,



reprend l'essentiel de l'enquête effectué en 2002 avec quelques modifications pour s'adapter aux besoins des collectivités

La méthodologie employée, pour le volet déplacement, se rapproche au plus près des standards nationaux CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), devenu aujourd'hui le CEREMA, concernant les « Enquêtes Ménages Déplacements villes moyennes ».

L'enquête a été réalisée auprès de 2.370 ménages résidant dans le périmètre retenu, lui-même divisé en quatorze secteurs prédéfinis (6 à Nouméa, 3 au Mont-Dore, 3 à Dumbéa et 2 à Païta) du mois de mars à août 2013. Au total, 6.350 personnes de 14 ans et plus ont été interrogées et 410.000 déplacements répertoriés, ayant pour origine ou destination une zone du Grand Nouméa. Cette précision d'enquête est idéale pour une bonne fiabilité au niveau des résultats.

Le zonage des secteurs a été défini en fonction du recensement de 2009 en collaboration avec les communes pour une meilleure pertinence des données. L'échantillon sondé par secteur a été déterminé au prorata du nombre de résidents dudit secteur.

Les grands principes de réalisation des enquêtes sont les suivants :

- Elles sont réalisées au domicile des personnes sondées par des agents spécialement formés au questionnaire et aux méthodes d'enquêtes ;
- Tous les membres du foyer âgés d'au moins quatorze ans sont questionnés en personne au domicile ;
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée sont demandés. Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée ont été relevées de manière précise et tous les modes de déplacement ont été pris en compte, y compris les modes doux. Ce relevé permet ainsi de construire une base de données significative et de pouvoir comparer les résultats avec des agglomérations métropolitaines ;
- L'échantillon est représentatif des ménages de l'aire d'étude. Il est tiré aléatoirement par secteur de résidence. Chaque logement désigné doit être la résidence principale du ménage. Au sein de l'agglomération du Grand Nouméa, 1 ménage sur 25 a été enquêté.

Cette enquête est le produit d'un travail conjoint entre l'Observatoire Urbain du Grand Nouméa, initiateur du projet, et l'Isee (Institut de la Statistique et des Études Économiques). Les données de l'enquête proviennent d'un questionnaire (cf. annexe p.114) fruit d'un long travail d'élaboration visant à sélectionner les indicateurs les plus pertinents, dans le but d'apporter des éléments de réponses aux objectifs de l'enquête. Réalisé en étroite collaboration par les deux organismes en charge de sa réalisation, le travail s'est réparti entre l'Isee, principalement chargé de la phase de constitution de la base de sondage, d'échantillonnage, de collecte et de traitement et l'Observatoire Urbain du Grand Nouméa qui a défini les objectifs, le questionnaire, et réalisé l'exploitation et l'analyse des données, la rédaction et la publication.

La diffusion des résultats de l'enquête

Cette publication est un des quatre éléments de diffusion de l'enquête :

- Deux synthèses ont été réalisées conjointement entre l'Isee et l'OUGN sur deux thématiques « déplacements » et « logements » ;
- Deux publications présentent les résultats détaillés et complets selon les mêmes thématiques « déplacements » et « logements ».



Les agglomérations de référence

Au cours de cette étude, l'agglomération du Grand Nouméa est comparée avec différents territoires et plus particulièrement avec différentes agglomérations dont les effectifs de population sont relativement équivalents.

Toutefois, si les comparaisons effectuées permettent d'observer la situation des déplacements dans le Grand Nouméa et de mettre en exergue ses spécificités, il faut toujours garder à l'esprit que les caractéristiques des agglomérations métropolitaines influent sur les déplacements : géographie, voiries, organisation des réseaux de transport en commun, existence de tramway..., autant d'éléments qui impactent sur la mobilité et qui singularisent chaque donnée. Aucun territoire n'est identique.

La présentation des différentes agglomérations de référence a pour objectif de différencier leurs caractéristiques pour mettre en perspective les comparaisons.

- Syndicat Mixte du Pays de Calaisis :
 - 63 communes
 - 160 000 habitants
 - 2 128 personnes interrogées
 - 674 kilomètres carrés
- Caen la Mer :
 - 35 communes
 - 242 000 habitants
 - 14 019 personnes interrogées
 - 222 kilomètres carrés
- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes :
 - 82 communes
 - 355 735 habitants
 - 7 285 personnes interrogées
 - 630 kilomètres carrés
- Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa :
 - 4 communes
 - 174 000 habitants
 - 6 350 personnes interrogées
 - 1 643 kilomètres carrés
 - 630 kilomètres carrés pour la zone d'enquête



L'agglomération du Grand Nouméa en quelques chiffres

Population communale					
	Dumbéa	Le Mont-Dore	Nouméa	Païta	Grand Nouméa
RGP 1983	5 538	14 614	60 112	4 834	85 098
RGP 1989	10 052	16 370	65 110	6 049	97 581
RGP 1996	13 888	20 780	76 293	7 862	118 823
RGP 2004	18 602	24 195	91 386	12 062	146 245
RGP 2009	24 103	25 683	95 579	16 358	163 723
Enquête 2013 (estimation)	27 000	26 000	102 700	18 300	174 000

Ménages ou résidences principales					
	Dumbéa	Le Mont-Dore	Nouméa	Païta	Grand Nouméa
RGP 1983	1 367	3 188	16 673	1 012	22 240
RGP 1989	2 218	3 883	18 756	1 313	26 170
RGP 1996	3 365	5 102	23 602	1 774	33 843
RGP 2004	4 700	6 335	29 307	2 957	43 299
RGP 2009	6 446	6 846	33 126	4 129	50 547
Enquête 2013 (estimation)	7 300	7 300	35 600	4 700	54 900

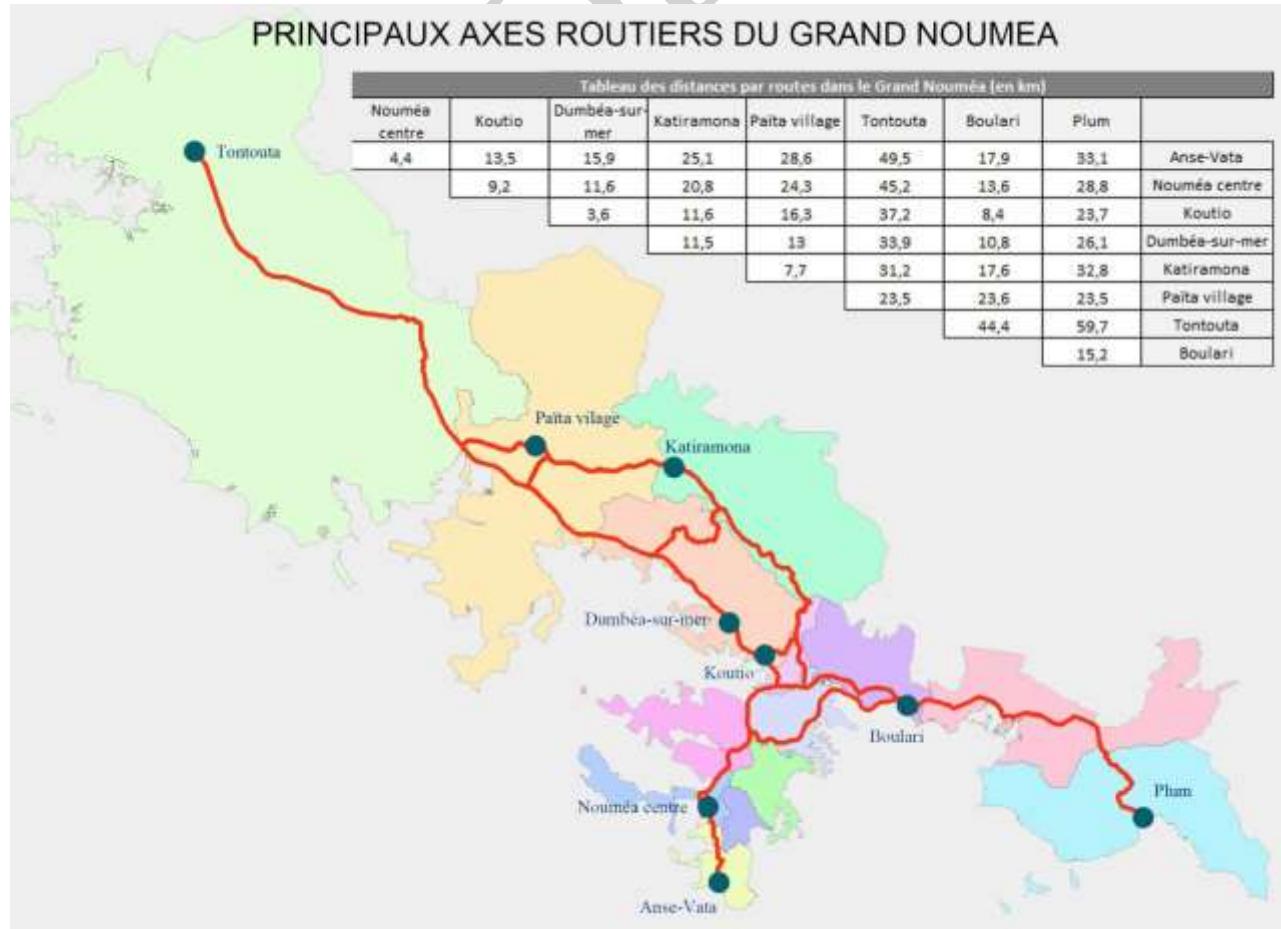
Taille des ménages					
	Dumbéa	Le Mont-Dore	Nouméa	Païta	Grand Nouméa
RGP 1983	4,1	4,6	3,6	4,8	3,8
RGP 1989	4,5	4,2	3,5	4,6	3,7
RGP 1996	4,1	4,1	3,2	4,4	3,5
RGP 2004	4,0	3,8	3,1	4,1	3,4
RGP 2009	3,7	3,8	2,9	4,0	3,2
Enquête 2013 (estimation)	3,7	3,6	2,9	3,9	3,2

Autres chiffres clefs					
	Dumbéa	Le Mont-Dore	Nouméa	Païta	Grand Nouméa
Part des - de 20 ans (RGP 2009)	46,8%	41,8%	39,6%	50,8%	42,1%
Part des + de 60 ans (RGP 2009)	9,4%	11,5%	12,7%	8,7%	11,6%
Part des actifs (RGP 2009)	57,7%	58,1%	58,2%	55,8%	57,9%
Parc de logements conventionnés pour l'Aide au Logement (DL 2012)	2 104	449	7 354	165	10 072
Nombre de familles en squat (SIGN 2013)	721	201	1 352	11	2 285
Demandeurs de logements (MDH 2012)	1 385	662	4 179	401	6 627
Superficie communale	255 km ²	643 km ²	46 km ²	700 km ²	1 644 km²

Motorisation des ménages					
	Dumbéa	Le Mont-Dore	Nouméa	Païta	Grand Nouméa
EMD 2002					
Non motorisé	12,1%	9,5%	16,2%	13,2%	14,6%
1 voiture	33,6%	37,4%	43,6%	50,3%	42,1%
2 voitures et plus	54,2%	53,1%	40,2%	36,4%	43,4%
EMLD 2013					
Non motorisé	15,8%	7,3%	16,9%	10,3%	14,9%
1 voiture	33,0%	39,5%	46,6%	34,2%	42,8%
2 voitures et plus	51,2%	53,2%	36,5%	55,5%	42,3%



Aspects physiques du Grand Nouméa

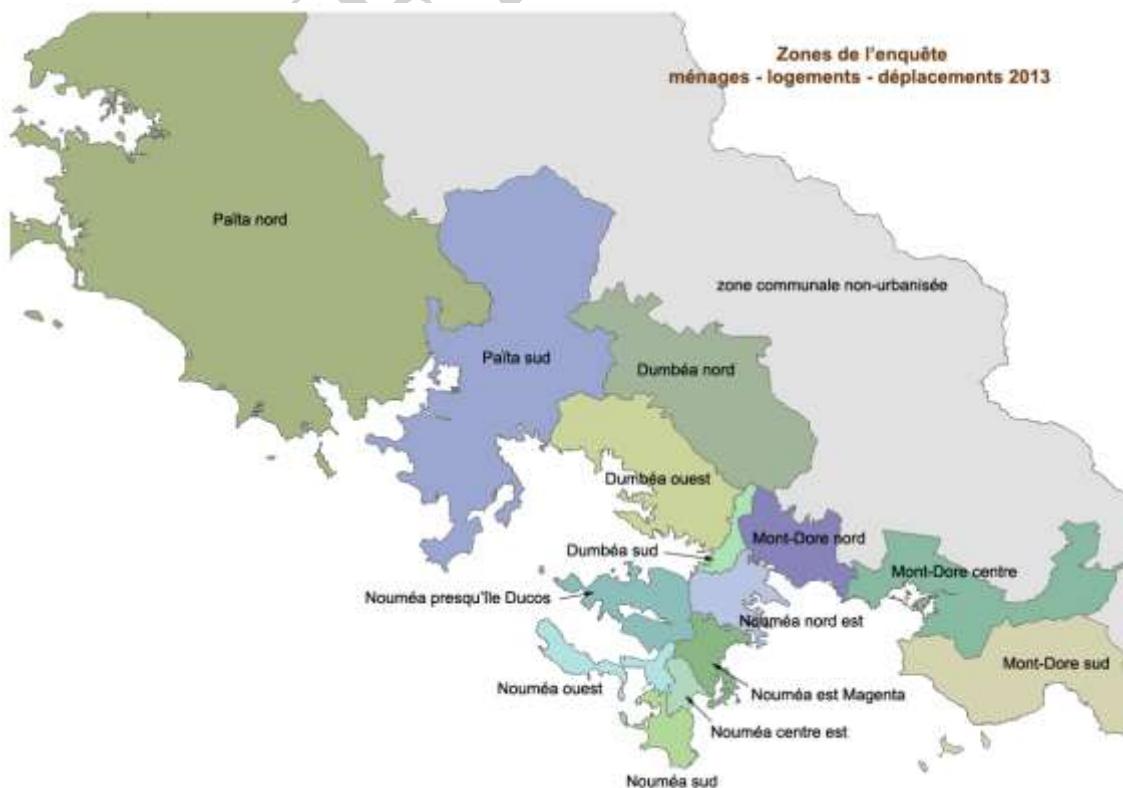




Liste des zones géographiques de l'étude

Les services des communes de l'agglomération ont déterminé et dénommé les 14 zones d'étude :

1. **Nouméa sud :**
Anse-Vata, Artillerie, Baie-des-Citrons, Motor-Pool, N'Géa, Orphelinat, Receiving, Val-Plaisance
2. **Nouméa ouest :**
Centre-Ville, Nouville, Quartier-Latin, Vallée-du-Génie, Vallée-du-Tir
3. **Nouméa est Magenta**
Aérodrome, Haut-Magenta, Magenta, Ouémo, PK4, Portes-de-Fer
4. **Nouméa centre-est**
Faubourg-Blanchot, Trianon, Vallée-des-Colons
5. **Nouméa presqu'île de Ducos**
Doniambo, Ducos, Kaméré, Koumourou, Logicoop, Montravel, Numbo, Tindu, ZI Ducos
6. **Nouméa nord-est**
Normandie, PK6, PK7, Rivière-Salée, Tina
7. **Dumbéa sud**
Auteuil, Cœur-de-Ville
8. **Dumbéa ouest**
Dumbéa-sur-Mer, Koutio, Nakutakoin, Plaine Adam
9. **Dumbéa nord**
Katiramona sud, Koghis, La Couvelée, Nondoué, Plaine de Koé
10. **Mont-Dore ouest**
Boulari, La Conception, Pont-des-Français, Robinson, Saint-Michel, Yahoué
11. **Mont-Dore est**
La Coulée, La Lembi, Mouirange, Saint-Louis
12. **Mont-Dore sud**
Mont-Dore sud, Plum, Vallon-Dore
13. **Païta sud**
Baie-Maa, Katiramona, Mont-Mou, Ondémia, Païta-Centre, Savannah, Scheffleras
14. **Païta nord**
Bangou, Gadji, Littoral, Naniouni, N'Dé, Port-Laguerre, Saint-Laurent, Tamoa, Tontouta





Limites géographiques de la zone « Nouméa sud »

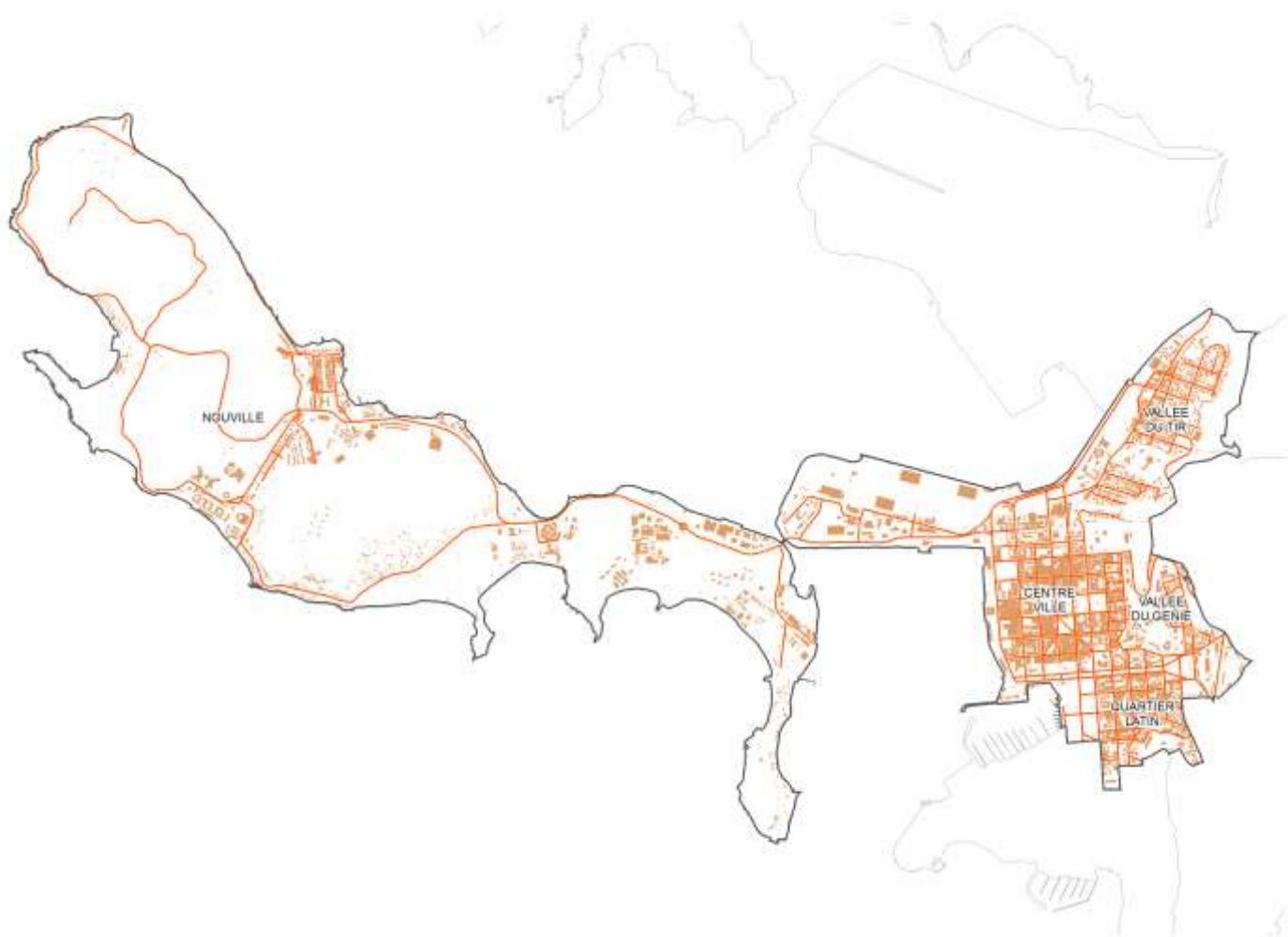
Anse-Vata, Artillerie, Baie-des-Citrons, Motor-Pool, N'Géa, Orphelinat, Receiving, Val-Plaisance





Limites géographiques de la zone « Nouméa ouest »

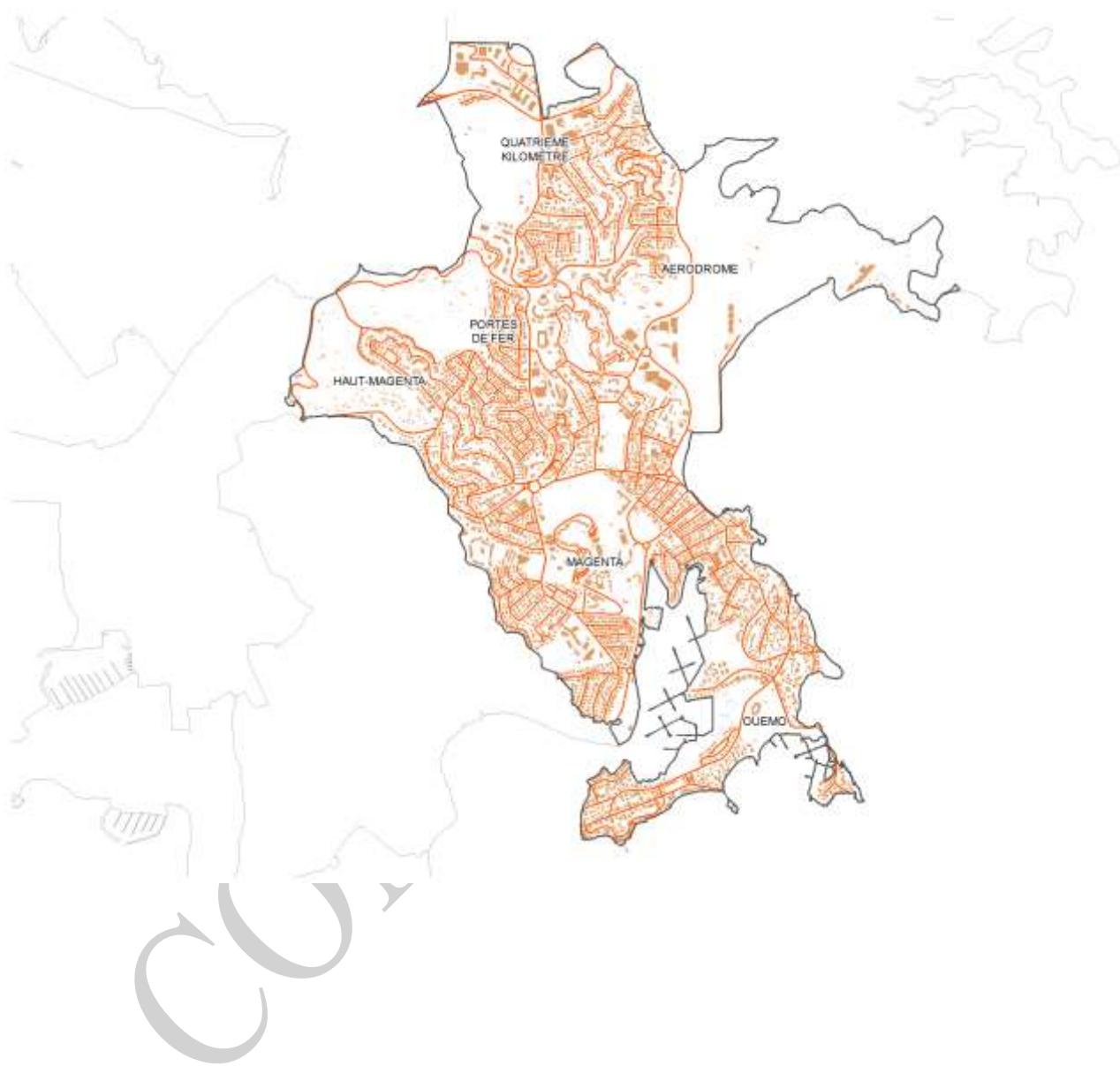
Centre-Ville, Nouville, Quartier-Latin, Vallée-du-Génie, Vallée-du-Tir





Limites géographiques de la zone «Nouméa est Magenta»

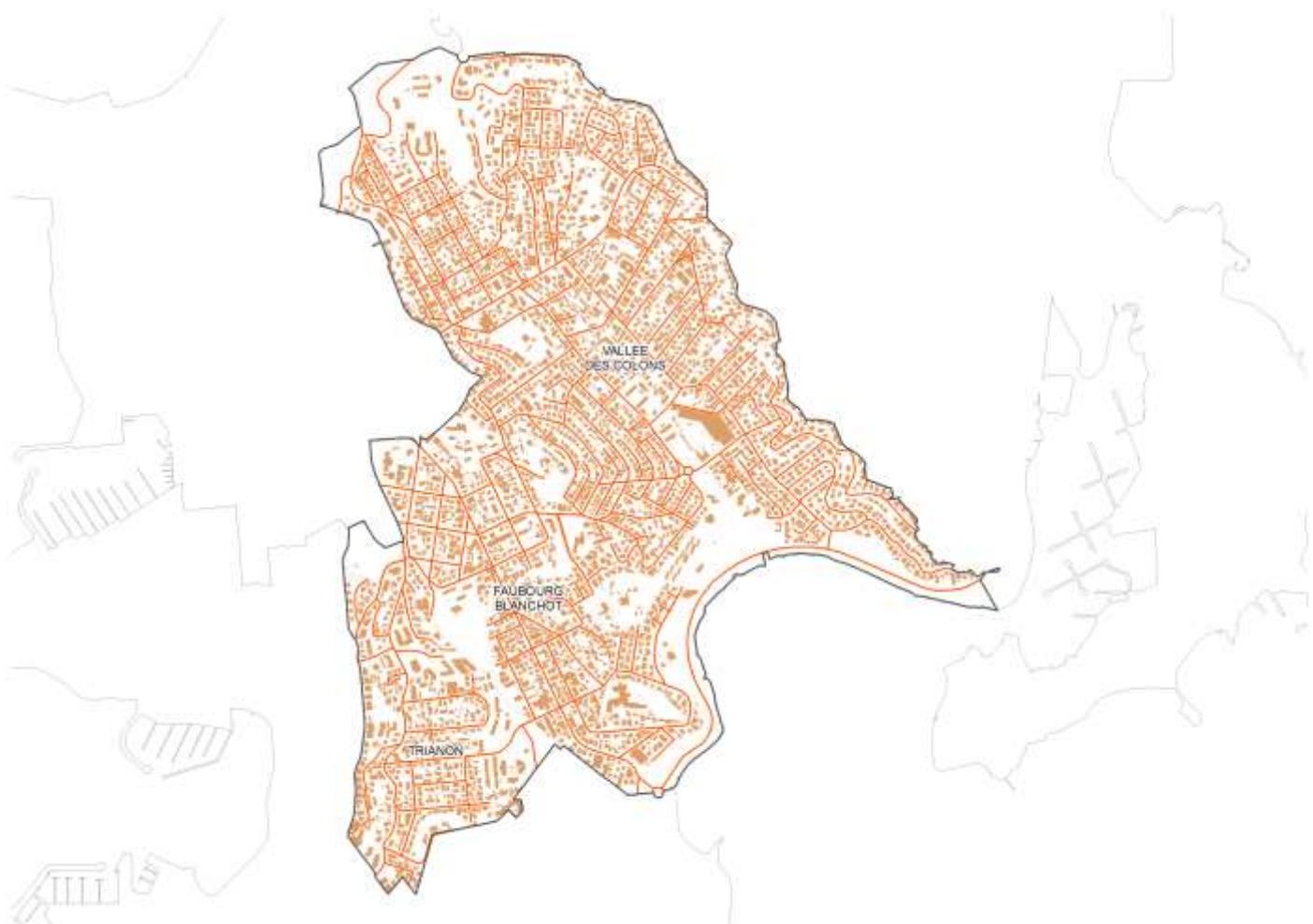
Aérodrome, Haut-Magenta, Magenta, Ouémo, PK4, Portes-de-Fer





Limites géographiques de la zone «Nouméa centre-est »

Faubourg-Blanchot, Trianon, Vallée-des-Colons

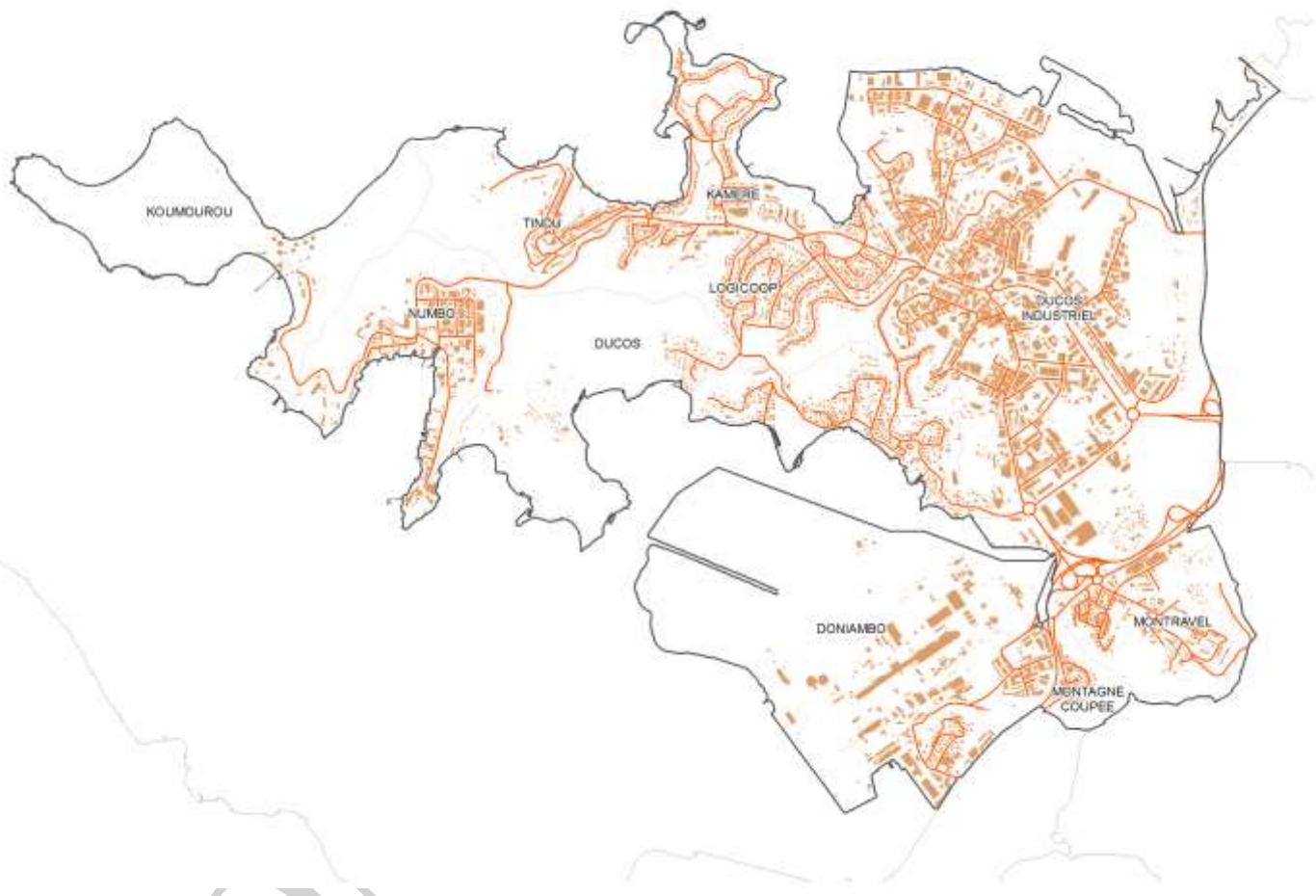


COY



Limites géographiques de la zone «Nouméa presqu'île de Ducos »

Doniambo, Ducos, Kaméré, Koumourou, Logicoop, Montravel, Numbo, Tindu, ZI Ducos



COY



Limites géographiques de la zone «Nouméa nord-est »

Normandie, PK6, PK7, Rivière-Salée, Tina



CON



Limites géographiques de la zone «Dumbéa sud »

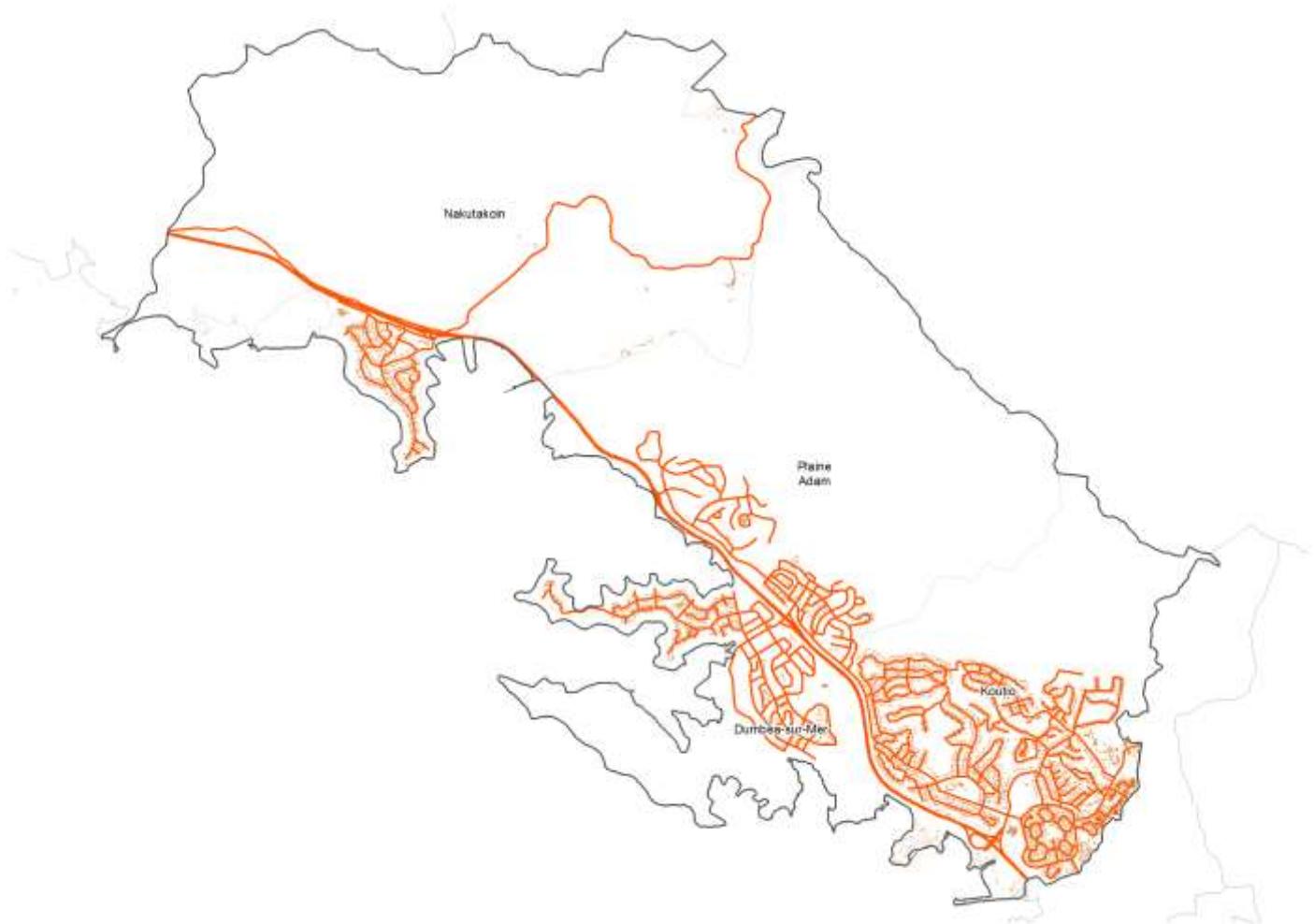
Auteuil, Cœur-de-Ville





Limites géographiques de la zone «Dumbéa ouest »

Dumbéa-sur-Mer, Koutio, Nakutakoin, Plaine Adam

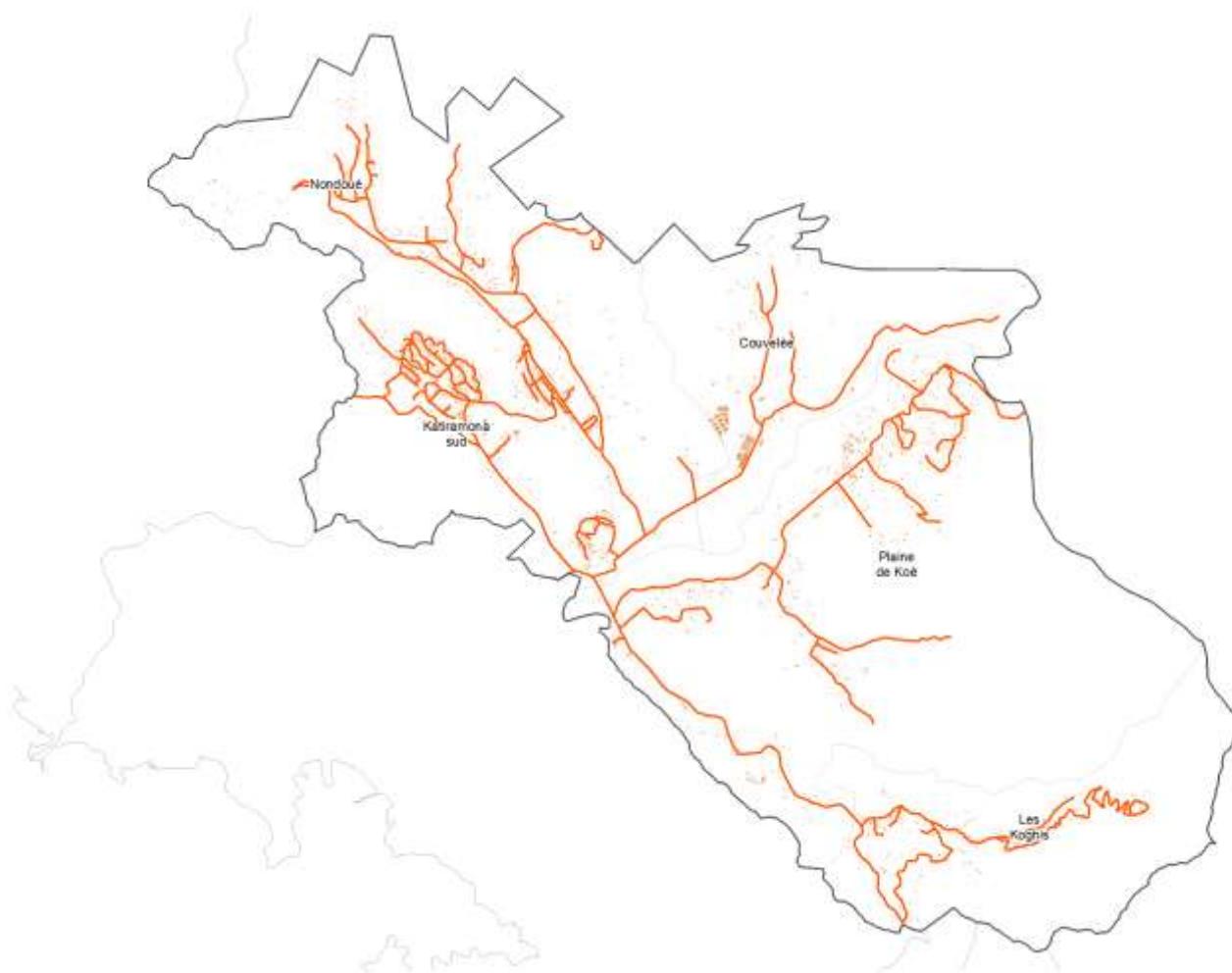


COI



Limites géographiques de la zone «Dumbéa nord »

Katiramona sud, Koghis, La Couvelée, Nondoué, Plaine de Koé

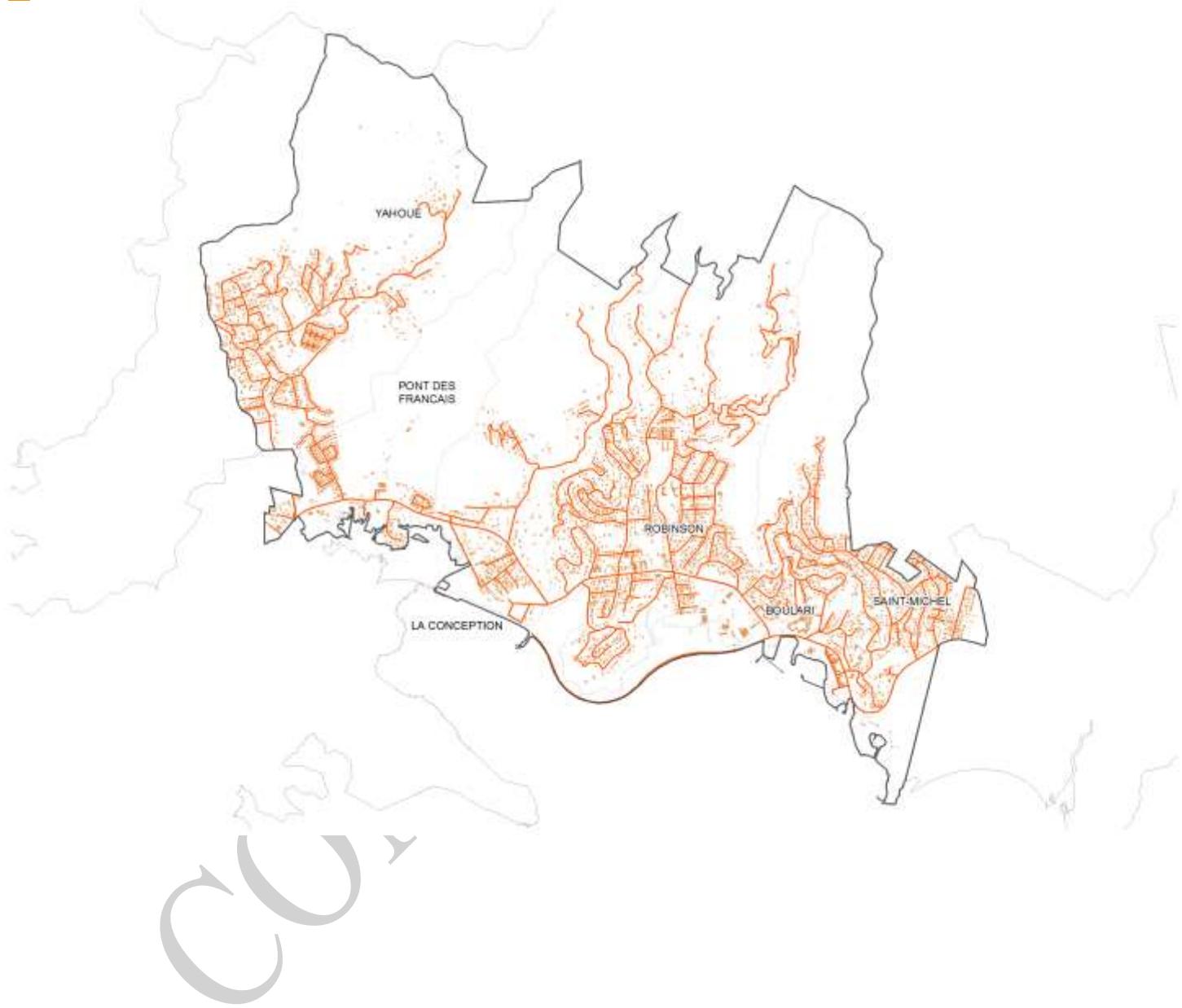


COI



Limites géographiques de la zone «Mont-Dore ouest »

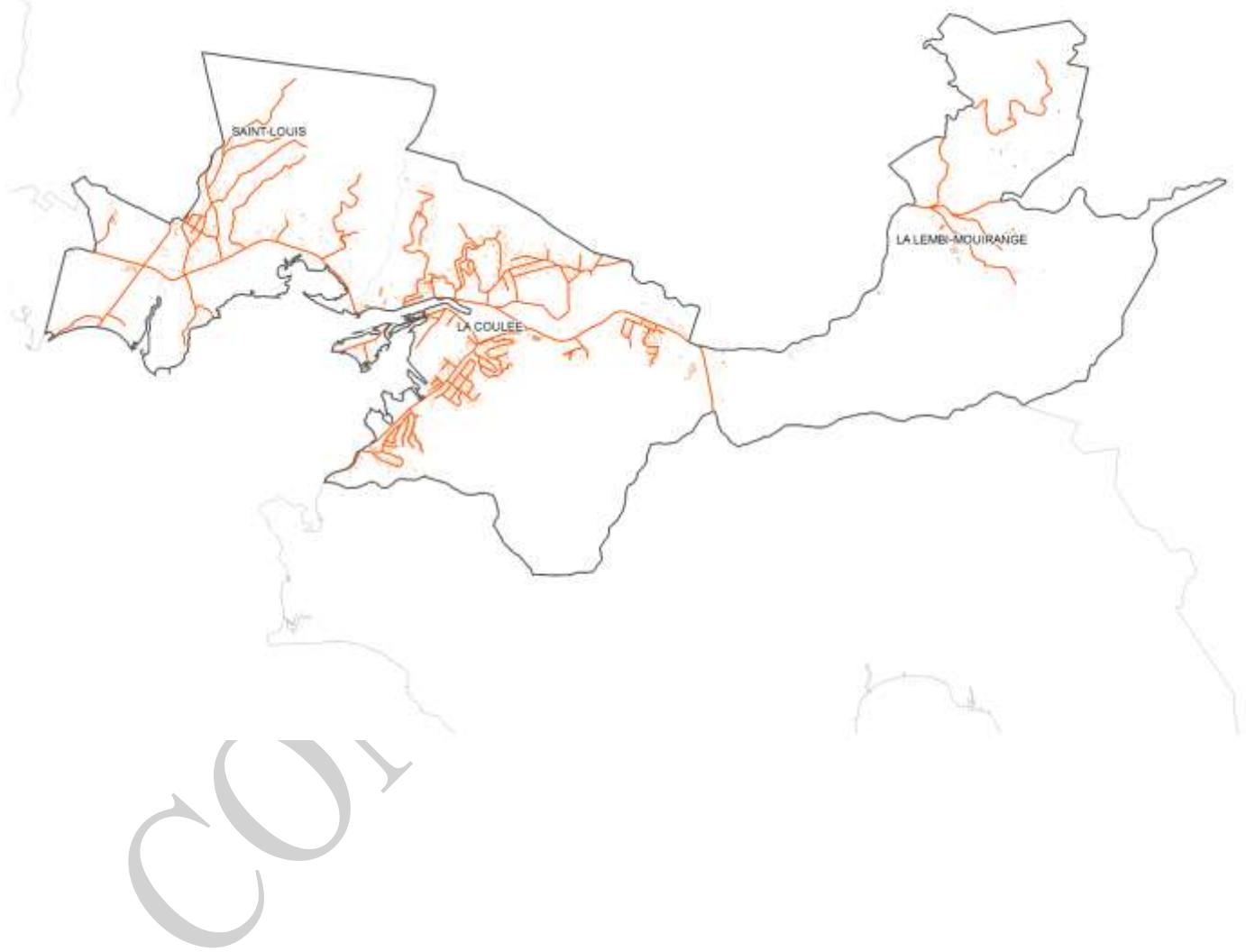
Boulari, La Conception, Pont-des-Français, Robinson, Saint-Michel, Yahoué





Limites géographiques de la zone «Mont-Dore est »

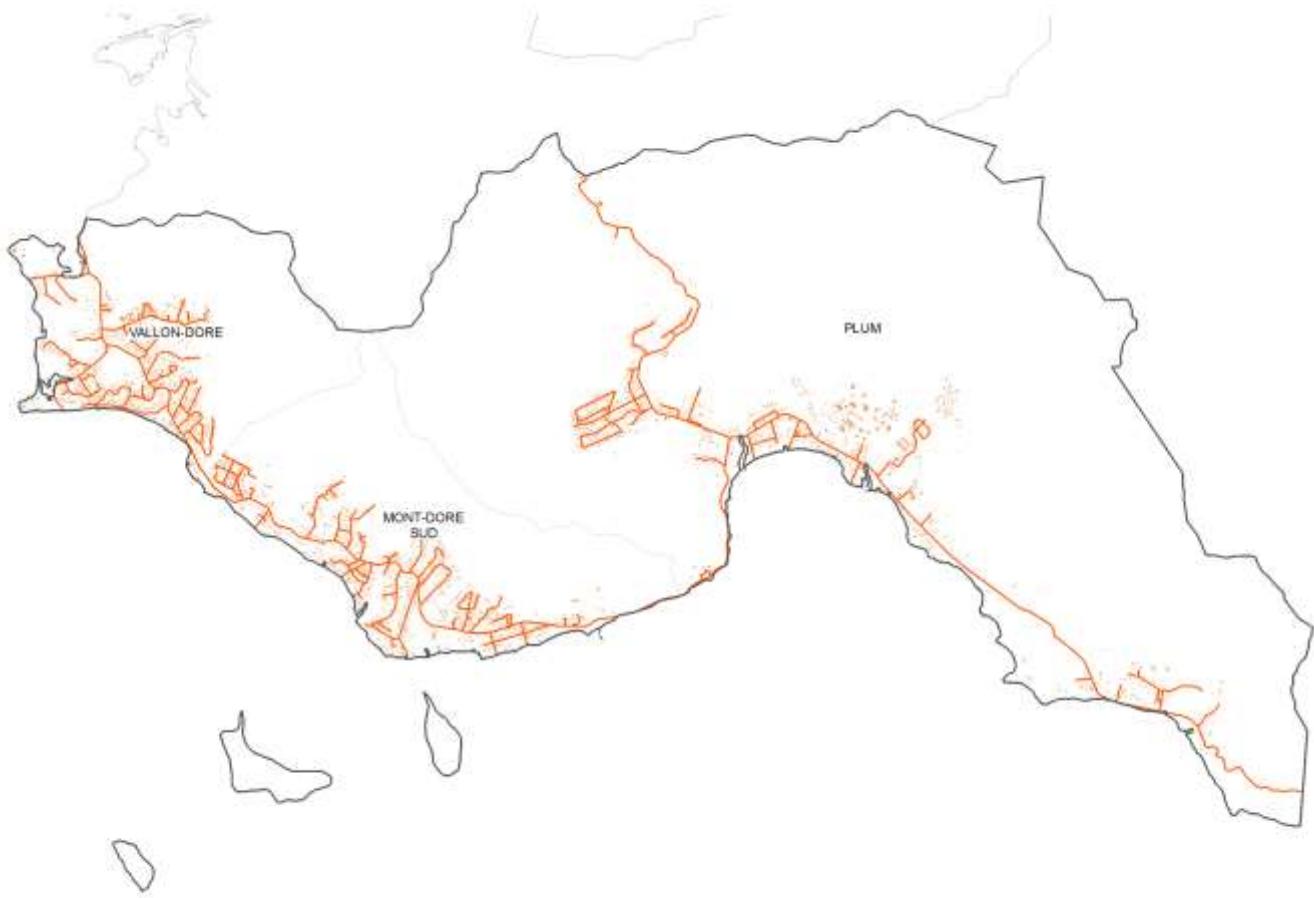
La Coulée, La Lembi, Mouirange, Saint-Louis





Limites géographiques de la zone «Mont-Dore sud »

Mont-Dore sud, Plum, Vallon-Dore

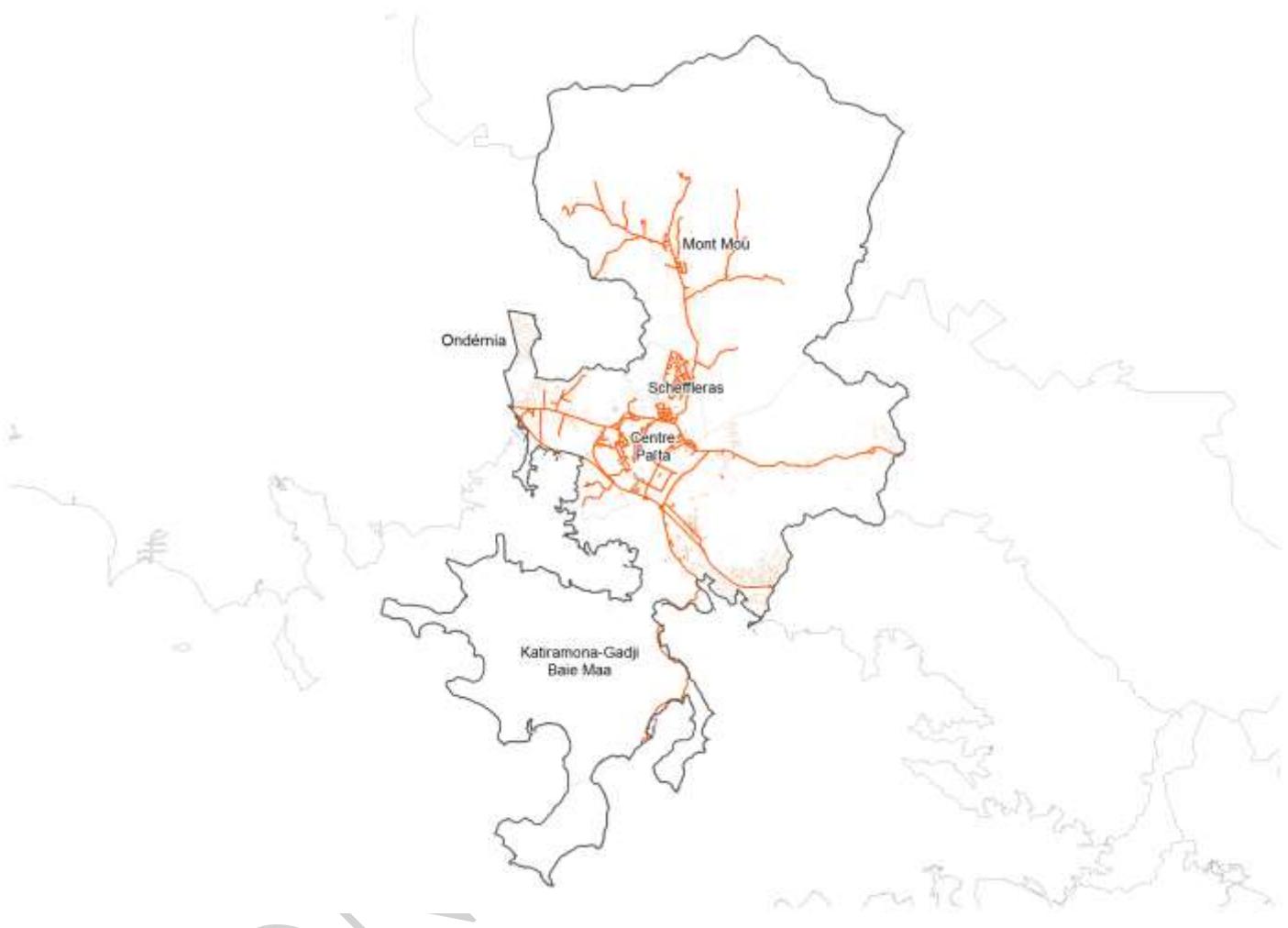


COI



Limites géographiques de la zone «Païta sud »

Baie-Maa, Katiramona, Mont-Mou, Ondémia, Païta-Centre, Savannah, Scheffleras

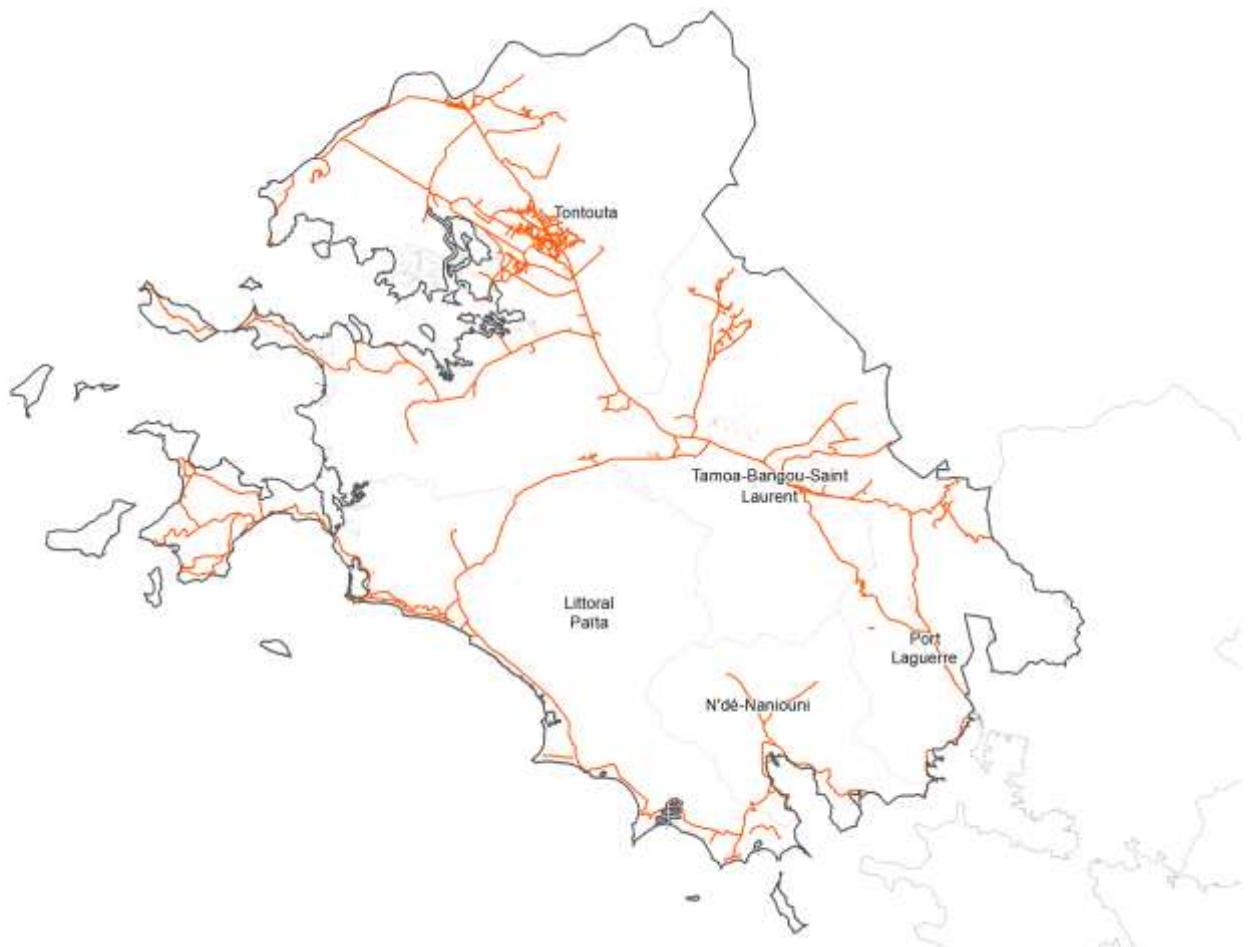


COI



Limites géographiques de la zone «Païta nord »

Bangou, Gadjî, Littoral, Naniouni, N'Dé, Port-Laguerre, Saint-Laurent, Tamoia, Tontouta



CCY



Glossaire des déplacements

Aménités : Les aménités correspondent à tous les éléments naturels ou façonnés par l'homme qui contribuent à la qualité de vie, en particulier les services (équipements publics, commerces...), les aménagements des espaces publics (trottoirs, parcs...) et les espaces naturels.

AutoBus et autocars : Les autobus sont affectés au transport urbain de voyageurs dans lequel les passagers sont assis ou debout, alors que les autocars sont affectés au transport suburbain ou interurbain avec des passagers assis.

CEREMA : Nouvel établissement public pour le réseau scientifique et technique mis en place le 1^{er} janvier 2014. Le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement est un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en oeuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Il remplace depuis le 1^{er} janvier 2014 le CERTU.

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

Clientèle des modes : Une personne est déclarée cliente d'un mode de transport lorsqu'elle se déplace au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode. Il n'est donc pas rare qu'une personne soit cliente de plusieurs modes.

Déplacement (standard CERTU) : Mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée à l'aide d'un ou de plusieurs modes de transport. L'ensemble des mouvements des personnes de 14 ans et plus a été relevé.

Déplacement secondaire : Déplacement non rattaché au domicile comme par exemple un déplacement effectué entre le lieu de travail habituel et un lieu d'achat.

Flux : Somme des échanges réalisés entre deux zones.

Flux de déplacements internes : Somme des déplacements ayant pour origine et pour destination une même zone.

Intermodalité : Un déplacement est intermodal lorsqu'il est effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés (hors correspondances sur un même réseau de transport collectif urbain).

Ménage : Ensemble des occupants réguliers d'un logement, sans évocation du lien de parenté.

Mobilité : Nombre moyen de déplacements effectués par personne et par jour. Pour calculer la mobilité. L'effectif d'étude sera précisé (ensemble de la population ou uniquement les 14 ans et plus).

Mode de transport : Moyen, mécanisé ou non, utilisé pour se déplacer – la marche à pied étant le seul moyen non-mécanisé, alors que le vélo est mécanisé mais non motorisé. On notera :



- Le mode « voiture » est composé des conducteurs et des passagers de la voiture ;
- Le mode « Transports en commun (dit TC) » regroupe les transports par l'employeur, les VLC scolaires, le transport scolaire, les bus urbains et les bus interurbains.
- Les modes « doux », vélo, marche à pied

Motif : Activité pour laquelle est effectué un déplacement.

Motifs obligés : Motif correspondant au travail habituel et aux études.

Motif non obligé : Activité qui induit un déplacement non obligatoire. Les déplacements obligatoires ne concernent que les déplacements liés au travail ou aux études.

Motorisation : Nombre de véhicules particuliers à disposition des ménages, ou de l'individu.

Multimodalité : Utilisation par une même personne de plusieurs modes de déplacement pour des déplacements différents (plusieurs motifs).

Occupation principale : Activité principale de la personne au moment de l'enquête selon 6 critères définis. Cela correspond à la catégorie socio-professionnelle (CSP).

Personne de référence : Notion proche de celle de « chef de famille ». Elle désigne le plus souvent la personne qui a répondu au questionnaire.

Taux d'équipement : Proportion des ménages disposant d'au moins un véhicule particulier.

Taux de motorisation du ménage : Nombre moyen de véhicules particuliers possédés par le ménage.

Taux de pénétration : Le taux de pénétration du marché est, en marketing, un taux mesurant la couverture du marché par un produit ou service donné.

Transport collectif : Les transports collectifs regroupent l'utilisation des bus urbains et interurbains, des taxis, des voitures de l'employeur, des VLC non scolaires et des transports scolaires.

Trajet : Portion d'un déplacement lorsque celui-ci est effectué au moyen d'un ou plusieurs modes de transport mécanisés. Dans un déplacement, il y a autant de trajets que de modes mécanisés utilisés.

Véhicules à disposition : Comprend les véhicules possédés par le ménage et ceux dont il dispose, par exemple un véhicule professionnel.

Véhicules possédés : Véhicules appartenant au ménage.

VLC : Véhicules de Location avec Chauffeur.



Introduction

Les quatre communes – Nouméa, Dumbéa, Mont-Dore, Païta – constituant l’agglomération du Grand Nouméa n’ont cessé de s’urbaniser depuis leur création et plus particulièrement depuis le début des années 2000. Les quinze dernières années ont vu s’étendre le tissu urbain de chaque commune, créant ainsi une zone urbaine continue entre Nouméa, le Mont-Dore et Dumbéa. Les nouveaux lotissements, le développement de l’habitat collectif et l’ensemble des mutations urbaines ont profondément modifié le paysage de l’agglomération, tout comme ils ont transformé les habitudes de déplacements des Grand-Nouméens.

Les analyses présentées dans cet ouvrage ont pour objectif d’élaborer une photographie des habitudes de déplacement des Grand-Nouméens et de spécifier les particularités de chaque zone. Le but étant de créer une base de données statistique servant de référence pour toute réflexion concernant les projets susceptibles d’impacter la mobilité des habitants des quatre communes. L’augmentation du nombre de ménages de l’agglomération au cours des dernières années, qui se poursuivra au cours des prochaines décennies, induit une modification sensible des déplacements nécessitant une réponse forte des décideurs. L’attractivité toujours forte de l’agglomération sur la Nouvelle-Calédonie nécessite une adaptation constante tant au niveau des logements que des transports.

Si l’habitat et le logement subissent une forte mutation, le transport doit également s’adapter à ce nouveau paysage et répondre aux attentes des ménages. La gestion quotidienne des transports par les acteurs publics nécessite une connaissance précise des pratiques de déplacements des habitants de l’agglomération. Les données existantes ne permettant pas d’atteindre un niveau de connaissance nécessaire, la décision a été prise de lancer une vaste enquête à la méthodologie fiable et reconnue. L’analyse des comportements en matière de mobilité est un élément essentiel à la définition des politiques de déplacement d’une part, mais aussi à leur évaluation *a posteriori*. Investir dans cette connaissance est donc un enjeu primordial.

Pour le Grand Nouméa, l’Enquête Ménages Logements Déplacements détaille finement l’organisation des déplacements en renseignant sur différentes thématiques qui permettront d’entamer des politiques publiques dans le but d’améliorer le réseau de transports et ainsi de satisfaire au mieux aux demandes des ménages.

Pour chaque élément relatif au transport, un nombre important de données a été croisé permettant de mettre en avant différentes pratiques de mobilité : différence d’usage entre les sexes, une mobilité évoluant selon l’âge, les revenus, … C’est ainsi que sont détaillés les déplacements quotidiens, les temps de déplacements, les destinations, les flux et l’ensemble des mobilités.

La domination de la voiture dans le déplacement des Grand-Nouméens est indéniable et parfois compréhensible eu égard au territoire. Cependant, des possibilités existent pour sortir du « tout voiture » et ainsi proposer des modes de déplacements différents, élargissant l’éventail des possibilités pour la population. Les transports en commun constituent un axe potentiel majeur de développement, tout comme le sont la démocratisation des modes de transport alternatifs à la voiture et les modes doux.



L'ajustement des réseaux de voiries ne peut être parfait considérant les évolutions constantes et rapides des habitudes de déplacements. Cela justifie ainsi l'action des acteurs publics, parapublics et privés. Mais ces actions sont limitées par les moyens financiers disponibles. Il est donc important de connaître, prévoir et ainsi anticiper les problématiques de déplacement.

Améliorer cette connaissance : tel est l'objet de cette enquête. C'est l'objectif du SIGN de mettre à la disposition des quatre communes, les données statistiques et les analyses les plus complètes.

CONFIDENTIEL



CONFIDENTIEL



Enquête Ménages Logements Déplacements

II. Les grandes caractéristiques des déplacements

Tome déplacements

CONFIDENTIEL

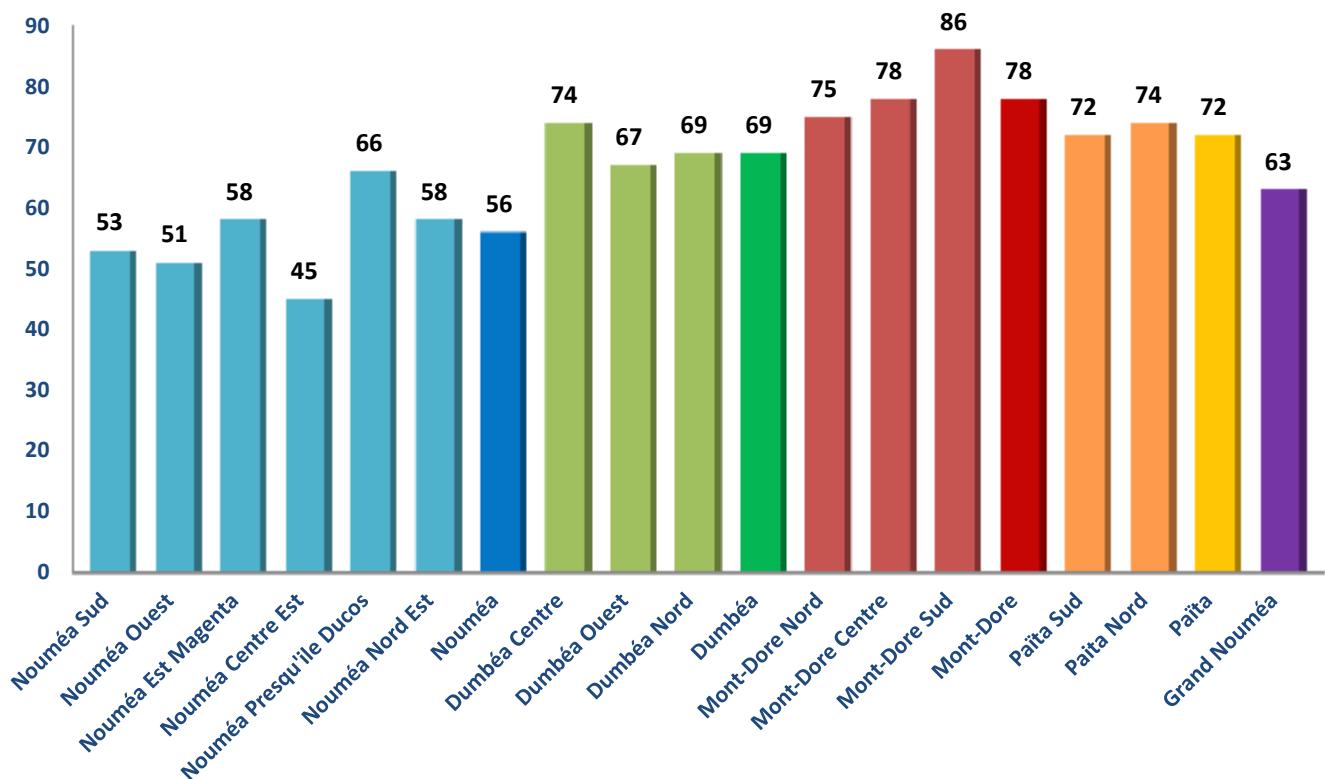


A. Durée moyenne des déplacements

1. Temps moyen consacré par jour aux déplacements

L'enquête Ménages Logements Déplacements indique le temps moyen passé, par jour et par habitant du Grand Nouméa, à se déplacer. En semaine et hors vacances scolaires, les Grand-Nouméens consacrent 63 minutes en moyenne à leurs déplacements locaux, soit légèrement plus qu'en France métropolitaine (56 minutes), mais dans les normes pour une agglomération ou un territoire de taille équivalent.

Tous les habitants de l'agglomération ne passent pas le même temps à se déplacer (Cf. Tableau complémentaire n°1, p.126). Lorsqu'un Nouméen passe 56 minutes à se déplacer chaque jour, un habitant du Mont-Dore y passe 22 minutes de plus (soit 78 minutes). Les Dumbéens et les habitants de Païta consacrent également plus d'une heure par jour à se déplacer (respectivement 69 et 72 minutes).



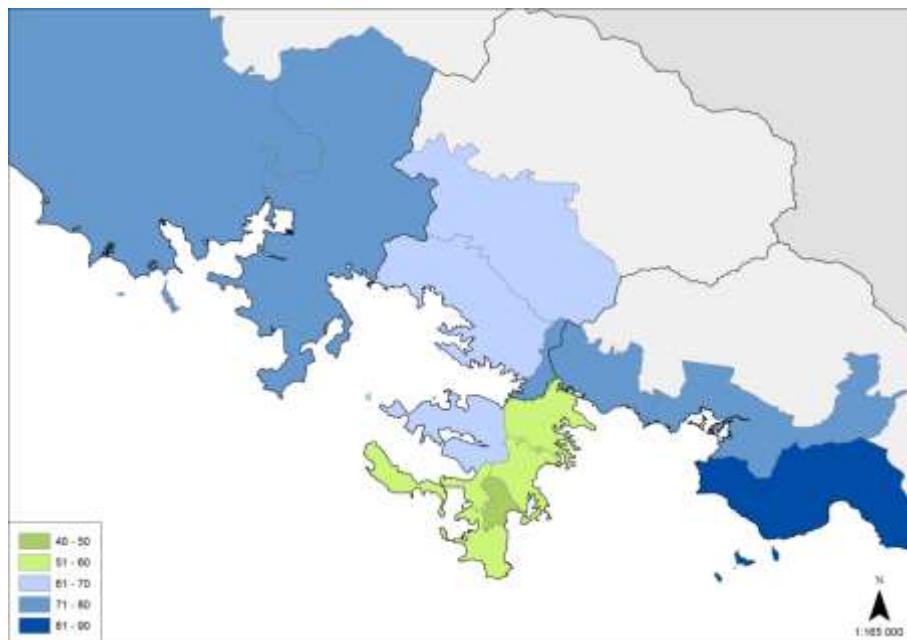
1. Durée moyenne des déplacements quotidiens (en minute)

Les disparités existent entre les communes mais également à l'intérieur de celles-ci. Si chaque habitant de Païta, indépendamment de sa zone de résidence, consacre toujours le même temps à ses déplacements par jour, la réalité est tout autre pour les Nouméens ou les Montdoriens.

Ainsi au Mont-Dore, l'éloignement et les infrastructures routières allongent les temps de parcours : les trajets des individus qui résident dans le sud du Mont-Dore durent en moyenne 86 minutes, soit près de 15% de plus qu'une personne habitant au Mont-Dore Nord.

A Dumbéa, les habitants de la zone dense et urbanisée de Dumbéa Centre consacrent en moyenne 10% de temps en plus à se déplacer qu'un Dumbéen qui habite à Dumbéa Ouest.

L'écart est encore plus marqué à Nouméa : au sein de la presqu'île de Ducos, les Nouméens passent 21 minutes de plus par jour à se déplacer qu'un Nouméen résidant dans la zone Nouméa Centre Est, soit 46% de plus. Ces disparités donnent plusieurs indications. Si ces durées indiquent en partie une certaine saturation du réseau (due en partie aux axes structurants de la presqu'île de Ducos),



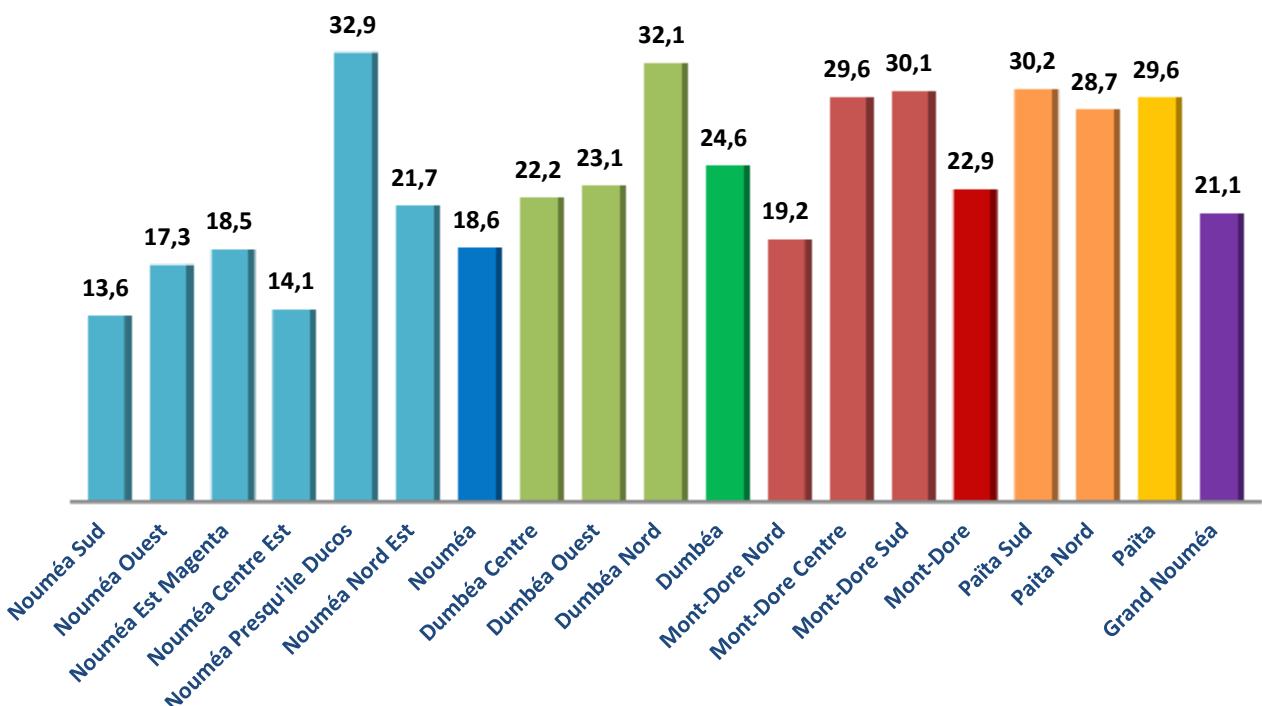
2. Cartographie de la durée moyenne des déplacements quotidiens (en minute)

elles identifient surtout une forte zone d'activité économique et un lieu de destination. A l'inverse, les quartiers de Nouméa Centre Est disposent de plusieurs axes structurants et ne constituent pas une forte zone de destination.

D'une manière globale, il est plus aisé de se déplacer dans le sud de Nouméa que dans le nord de Nouméa. Les nouméens se déplacent en moyenne plus de 50 minutes par jour au sein de l'agglomération sauf pour les habitants de Nouméa Centre Est.

2. La durée d'un déplacement liée à l'éloignement ?

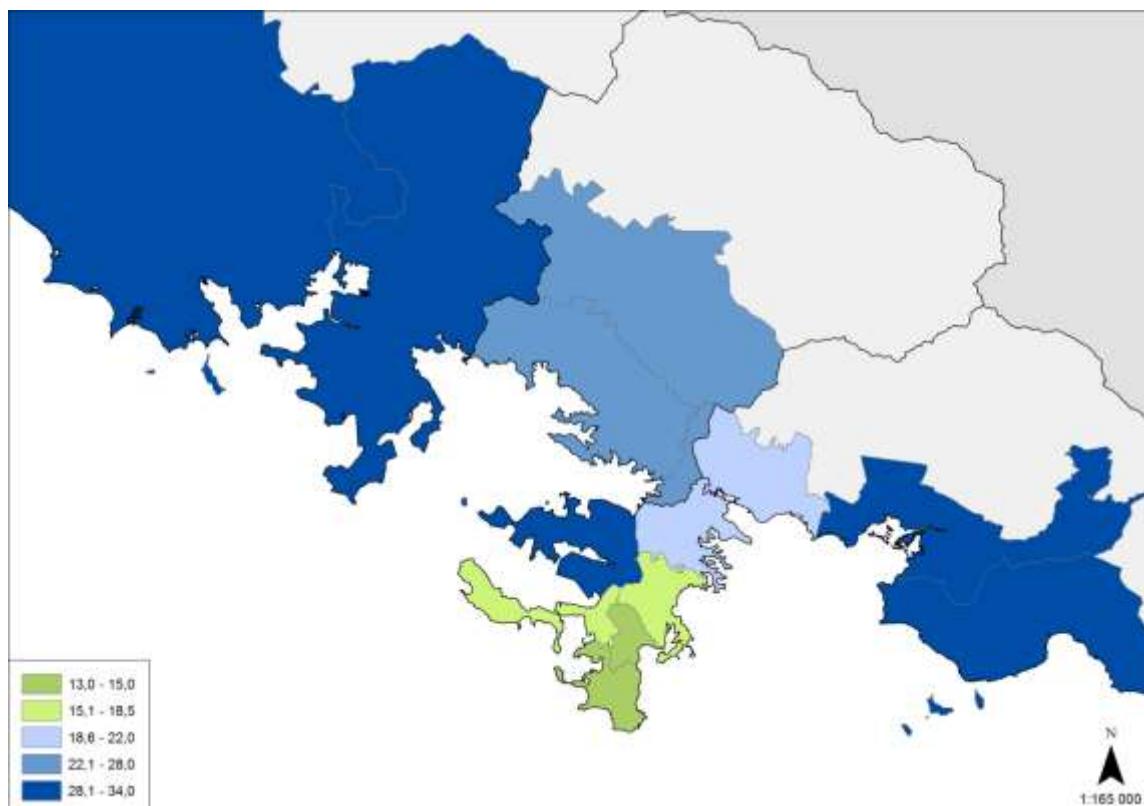
Le point précédent concerne le temps global quotidien passé à se déplacer. Analyser également le temps consacré à chacun des déplacements journaliers donne une autre lecture de ces données et permet de mettre en évidence des réalités plus ancrées dans l'imaginaire social. En effet, pour les Grand-Nouméens, le temps cumulé passé à se déplacer est important, mais savoir combien de temps chaque trajet dure l'est tout autant.



3. Durée moyenne pour un déplacement unique (en minute)



Au sein de l'agglomération, lorsque un déplacement débute (peu importe le motif et le déplacement) il dure en moyenne 21,1 minutes. Cependant, les temps moyens par déplacement observés ne sont pas tous en corrélation avec le temps passé dans les transports. Si la durée d'un déplacement est inférieure à la moyenne pour les nouméens avec 18,6 minutes, elle est un peu plus élevée au Mont-Dore avec 22,9 minutes, mais nettement supérieure à Dumbéa (24,6 minutes) et surtout à Païta avec 29,6 minutes, soit 11 minutes de plus qu'à Nouméa. Le niveau d'urbanisation et la densité des aménités semblent impacter fortement la durée moyenne d'un déplacement (Cf. Tableau complémentaire n°2, p.126).



4. Cartographie de la durée moyenne d'un déplacement (en minute)

Les habitants de la commune de Païta, conserve un temps par trajet d'environ une demi-heure. Aucune distinction n'est observée entre Païta Nord et Païta Sud.

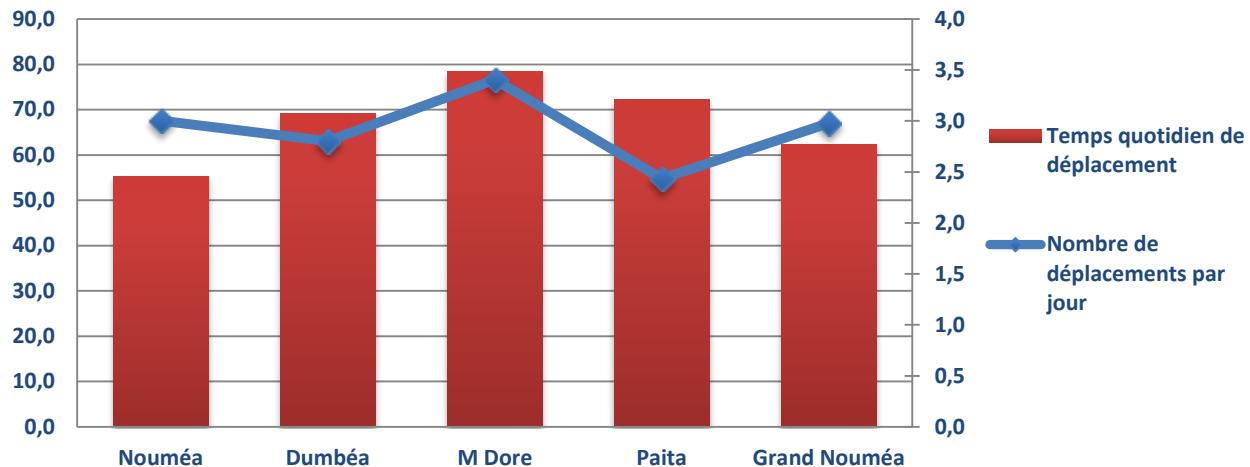
Au Mont-Dore en revanche, les habitants de la zone nord réalisent des déplacements de 10 minutes plus courts en moyenne. Le Mont-Dore Nord, très urbanisé, proche de Nouméa, et fortement innervé par les différents réseaux de transports (aussi bien les bus que le nombre d'axes structurants permettant de relier les zones économiques de l'agglomération) cela permet ainsi de se déplacer plus rapidement. S'il ne faut pas occulter le fait que cette zone est plus proche géographiquement des pôles d'emploi et de Nouméa, cela ne suffit pas à expliquer ce différentiel.

En effet, les personnes qui résident dans le Sud du Mont-Dore ne sont pas ceux dont les déplacements sont les plus longs. La ville de Dumbéa caractérise cette dualité. Alors que les habitants de Dumbéa Centre sont les Dumbéens qui se déplacent le plus longtemps par jour, la durée par déplacement est nettement moins élevée que celle des personnes qui résident dans la zone de Dumbéa Nord (22,2 minutes contre 32,1 minutes). Cela implique qu'ils effectuent plus de déplacements par jour que les autres Dumbéens.

Sur Nouméa, les disparités sont importantes et suivent globalement le temps de déplacement quotidien. C'est au sein de la zone de la presqu'île Ducos que le temps par déplacement est le plus élevé de l'agglomération. Pourtant proche de Nouméa et donc des différents pôles d'équipement et d'emploi, cette zone subie donc fortement la congestion du réseau.



Plus les temps par déplacement sont élevés, moins le nombre de déplacement est élevé. Si le temps par déplacement est lié à l'éloignement, l'exemple de la presqu'île de Ducos fait apparaître d'autres formes de pression sur le temps de déplacement.

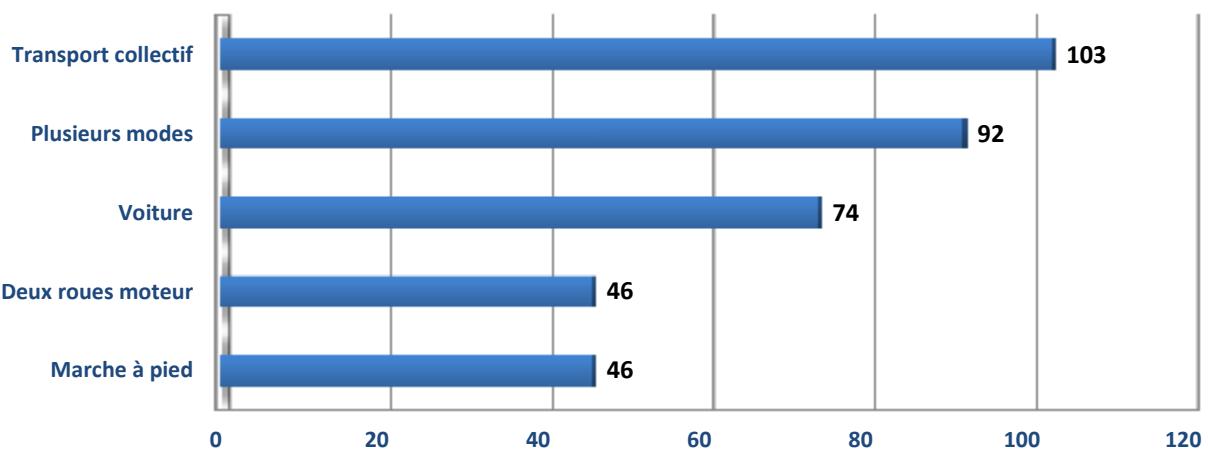


5. Temps moyen et nombre de déplacements (en minute)

La comparaison avec une agglomération métropolitaine n'est pas aisée du fait de l'étalement du territoire d'étude. Cependant, à l'intérieur de Nouméa (en dehors de la zone de Ducos) la durée par déplacement est conforme aux relevés effectués dans des villes comme Calais (17 minutes par déplacement), Caen (19 minutes) ou Valenciennes (17 minutes).

On constate que Nouméa présente le temps quotidien de déplacement le plus faible avec une moyenne de 55 minutes, quel que soit le mode utilisé, alors que le nombre de déplacements pour un habitant de la capitale avoisine les 3 déplacements quotidiens en moyenne. A contrario, Paita, la ville périphérique la plus éloignée présente une durée moyenne de plus de 72 minutes alors que le nombre de déplacements moyens équivaut à 2,4 par habitant pour la même commune. C'est la commune du Mont-Dore qui détient le record du temps et du nombre de déplacements quotidiens (78,4 minutes de temps journalier et 3,4 déplacements par jour en moyenne).

3. Une durée de déplacement variable selon les modes



6. Temps quotidien de déplacement selon le mode (en minute)

Le temps moyen consacré quotidiennement à un déplacement est d'environ 63 minutes pour un résident de l'agglomération. En revanche, les durées diffèrent selon le mode utilisé pour se déplacer.



Il apparaît à l'échelle globale que les déplacements en transports en commun ont des durées importantes (de l'ordre de 103 minutes). Les difficultés d'efficience des transports en commun sont dues à de nombreux écueils au sein de l'agglomération : le manque de site propre pour les bus (auquel le projet Néobus doit répondre), un double réseau (Karuïa et Carsud) sans tarification unique, une desserte locale à affiner et un marketing commercial à renforcer.

A l'inverse, les deux-roues à moteur et la marche présentent des durées très similaires avec $\frac{3}{4}$ d'heure en moyenne consacrés au déplacement. Ces déplacements courts s'expliquent en partie par le fait que le choix d'un mode doux (vélo ou marche comme ici) se fait lorsque l'on sait que le déplacement sera court. En ce qui concerne les deux-roues motorisés, si le temps quotidien est faible cela signifie que la moto n'est pas privilégiée pour un long trajet car les deux-roues des élèves et étudiants sont principalement utilisés pour des trajets domicile-lieu de scolarisation, généralement court. De plus, la conduite d'un deux-roues motorisé permet souvent d'éviter la congestion automobile et de minimiser le temps de déplacement.

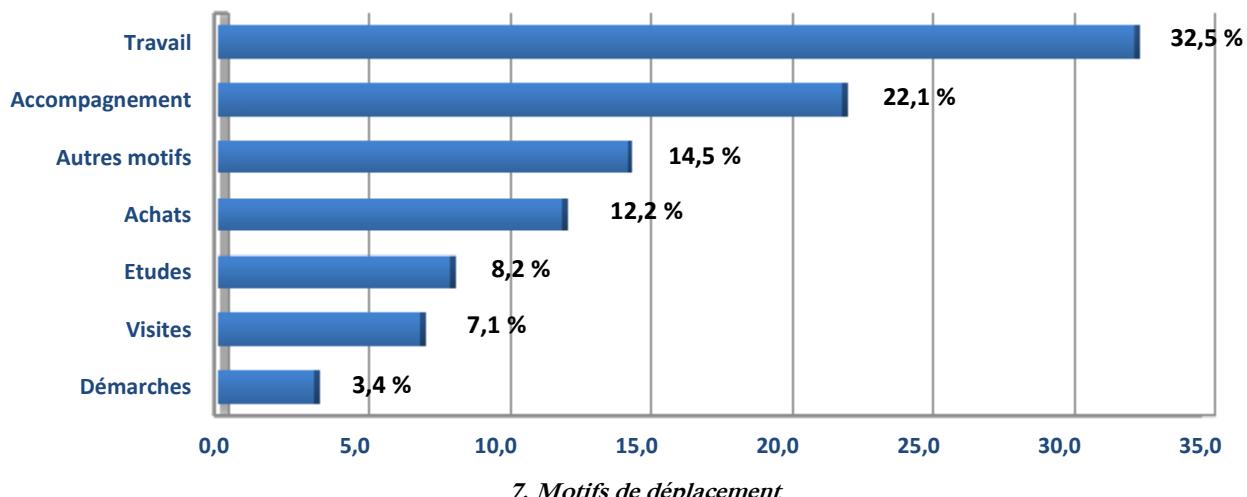
Un automobiliste du Grand Nouméa passe 74 minutes en moyenne par jour dans son véhicule. La voiture est, de loin, le mode de transport le plus utilisé dans l'agglomération ce qui conduit à une relative congestion des différentes voies structurantes notamment pour entrer et sortir de la presqu'île de Nouméa. Les temps de déplacement en voiture sont donc importants et sont proches du temps moyen de déplacements dans l'agglomération (63 minutes quotidiennement).

En ce qui concerne les modes combinés (plusieurs modes), les habitants de l'agglomération consacrent à leur mobilité quotidienne 92 minutes en moyenne. Dans le détail des modes combinés, les transports en commun représentent souvent le mode d'un trajet principal, or nous l'avons vu le transport collectif est le mode de transport qui induit des temps de déplacements longs.

B. L'impact du motif sur la durée du déplacement

1. Le travail comme premier motif de déplacement

L'enquête déplacements recense les déplacements sur 24 heures, allant de 4h du matin à 3h59 du matin suivant. La durée d'un déplacement est fortement dépendante du mode de transport, avec une grosse différence notamment entre les modes individuels et les modes collectifs. Il ne s'agit pas forcément d'une question de vitesse de déplacement mais également de distance parcourue : un déplacement en TC sera forcément relativement long, car ce n'est pas un mode que l'on utilise en général pour un déplacement très court, alors que cela peut être le cas pour la voiture ou les deux-roues motorisés.

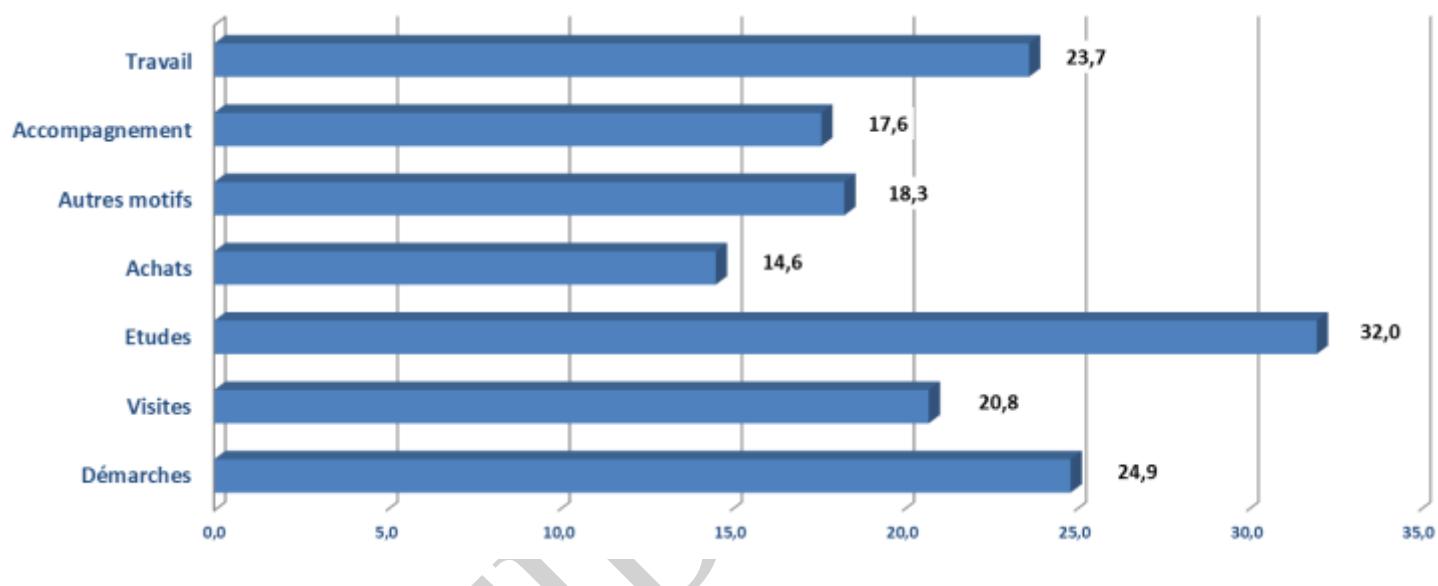




Dans les enquêtes de mobilité, un déplacement est défini avant tout par un motif. Ceux-ci sont regroupés selon de grands thèmes (Cf. Tableau complémentaire n°3, p.126).

Hors retour au domicile, le travail est le premier motif de déplacement dans l'aire d'étude et représente un tiers des déplacements des résidents de l'agglomération du Grand Nouméa (410 000 déplacements quotidiens). Le second motif le plus important est l'accompagnement avec 22,1% des déplacements dont 8,7% pour l'accompagnement scolaire. Ainsi, nous observons qu'au total, 16,9% des déplacements sont en lien avec les études soit 1 déplacement sur 6. De fait, le volume des déplacements en lien avec l'enseignement explique pourquoi les difficultés de circulation s'estompent lors des périodes de vacances scolaires. A noter que 7,5% des motifs concernent le loisir (sport, culture, promenade...) et 4,3% sont en lien avec la santé et les soins.

2. Les motifs influent sur la durée des déplacements



8. Durée moyenne d'un déplacement par motif (en minute)

Par rapport à ces temps moyens, il convient de noter quelques écarts en fonction des motifs de déplacements. Le temps moyen du domicile-travail est d'environ 24 minutes n'est pas le plus long (Cf. Tableau complémentaire n°3, p.126). Le ressenti de la population peut être différent car les déplacements pendulaires sont aussi l'occasion de transporter les enfants à l'école ou de faire des courses par exemple. Autant de motifs qui rallongent le temps de trajet entre domicile et travail et donne le sentiment qu'aller au travail prend beaucoup de temps.

La mobilité pour motif « études » enregistre le temps moyen le plus important (32 minutes). Cela peut s'expliquer par le fait que de nombreux étudiants et élèves sont dépendants des transports en commun. De plus, si l'enseignement primaire est généralement localisé à proximité du lieu de résidence, cela est moins le cas pour l'enseignement secondaire. A l'université, le temps devient très élevé, car celle-ci est située à Nouville en dehors des zones urbanisées et augmente de fait le temps de parcours pour s'y rendre.

La durée des déplacements pour effectuer des démarches est élevée avec 25 minutes car cela implique de se déplacer jusqu'aux services administratifs dont la répartition sur l'ensemble du territoire n'est pas homogène. La polarisation de certains services tend en effet à éloigner les lieux d'habitation des lieux de services (le regroupement d'administrations et d'institutions au Centre-Ville de Nouméa en est l'exemple). Néanmoins certains services tendent à se rapprocher des zones urbanisées (Rivière Salée avec le pôle des services publics, Koutio, mairies annexes, agences OPT de Normandie ...).

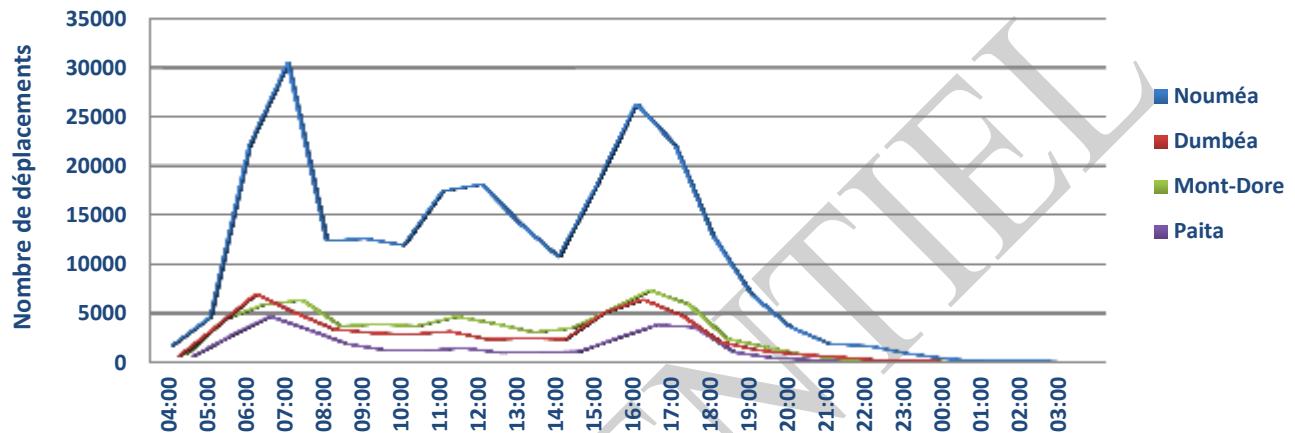


A l'inverse, le temps de déplacements les plus courts concernent la restauration (12,6 minutes) et les achats (14,6 minutes) du fait de la multiplication de ces lieux et d'une meilleure répartition géographique.

C. Répartition des déplacements dans la journée

1. Des pics horaires identiques pour chaque commune

La ventilation horaire des déplacements permet de déterminer les « heures de pointe » que pratiquent les résidents de l'agglomération du Grand Nouméa (Cf. Tableau complémentaire n°4, p.126).



9. Répartition des déplacements par heures

Les heures de pointe du matin et du soir se situent à peu près au même moment dans les différentes communes de l'agglomération. Le matin, l'heure de pointe est comprise entre 6h00 et 8h00, celle de l'après-midi entre 15h00 et 18h00. Ainsi, les cinq heures de pointe de la journée concentrent 48% de tous les déplacements journaliers. Cette surconcentration des déplacements est donc la cause des principaux embouteillages observés sur les 3 voiries d'accès à Nouméa (VDE, VDO et Iekawé).

Ces pics de déplacement concentrés sur les mêmes tranches horaires s'expliquent par les modes de vie identiques de l'ensemble des habitants de l'agglomération du Grand Nouméa, rythmés par le travail et l'accompagnement des enfants à l'école le matin, par la sortie du travail et de l'école le soir. Ces motifs dits « contraints » participent à l'étalement significatif des déplacements automobiles aux heures de pointe du matin et du soir. Ce phénomène s'explique en partie par une proportion de plus en plus importante d'actifs avec enfants occupant un emploi à Nouméa mais qui résident dans une autre commune. Avec l'agrandissement de la famille, les ménages s'installent en périphérie où le coût de l'habitat est plus abordable.

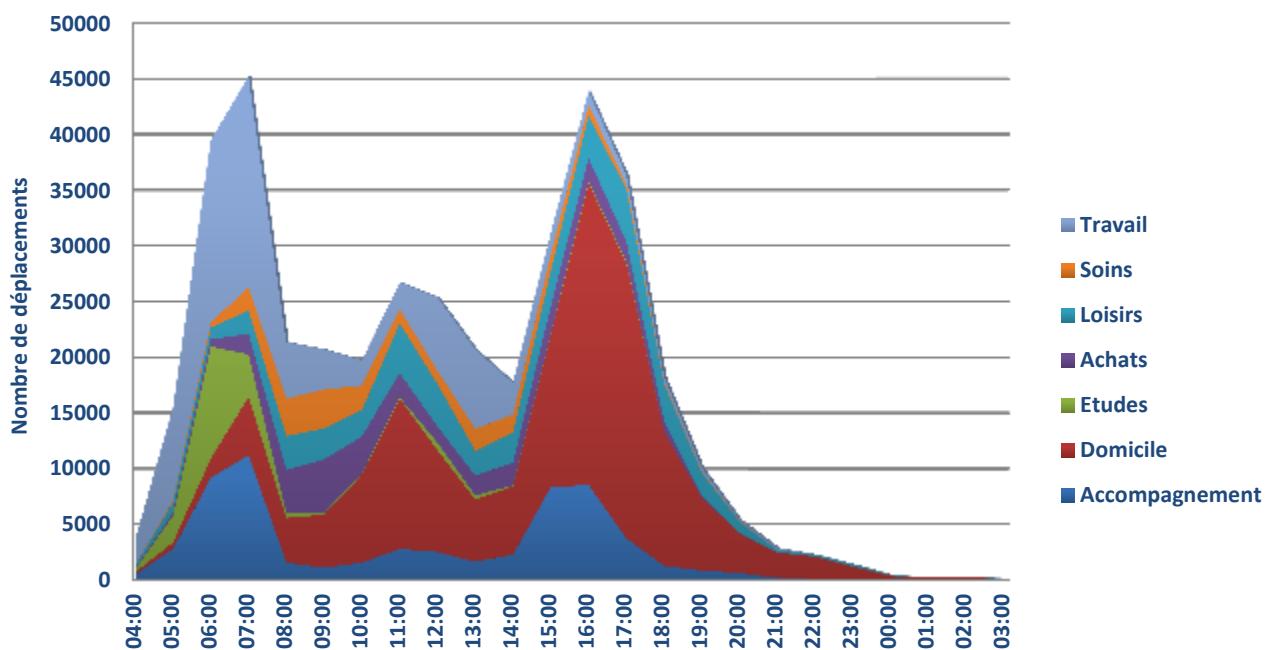
Par ailleurs, on constate que les heures de pointe du soir s'étalent plus que le matin, ce qui s'explique par la multiplicité des motifs de déplacement. Aux retours au domicile depuis le travail et l'école s'ajoutent et s'enchaînent des déplacements pour motifs extra-professionnels ou extra-scolaires (achats, loisirs, visites à des proches, etc...).

Le pic au moment de la pause méridienne est bien plus discret avec un déplacement sur huit entre 11h00 et 13h00, cela se traduit par le fait que la majorité des Grand-Nouméens pratiquent, contraints ou non, la journée continue. Les résidents de la capitale rentrent plus facilement sur le temps du midi, cela s'explique par le fait que les communes périphériques, pénalisées par l'éloignement des zones d'emplois, ne sont de fait accessibles qu'en voiture, au regard de la problématique inhérente à la réduction des durées de déplacement.



2. Des motifs de déplacements variés.

Les pics identifiés précédemment ont également des motifs particuliers. Les déplacements matinaux uniquement liés au travail (déplacement domicile-travail) sont les plus nombreux avec un volume presque deux fois supérieurs au second motif (les soins). De même, le retour au domicile représente près des 2/3 des motifs de déplacements entre 16h00 et 18h00. Cependant, on constate qu'en fin d'après-midi après les horaires classiques de travail, les motifs sont plus diversifiés. En effet, il est rare d'effectuer un déplacement intermédiaire (soins, loisirs ou achats par exemple) le matin entre son domicile et son lieu de travail. A l'inverse, il apparaît que la fin de journée est propice aux déplacements secondaires (activités de loisirs, achats, ...).



10. Volume de déplacements selon l'heure et le motif

Il est à noter que les déplacements effectués pour le motif domicile-travail et domicile études ont leur heure de pointe plus tôt que les autres motifs. Toutefois, les déplacements domicile travail présentent deux valeurs extrêmes entre 6h et 8h et entre 12h et 14h qu'il convient de corréler avec les déplacements liés au domicile pour la pause méridionale. Les déplacements secondaires présentent également un profil atypique avec des pointes moins affirmées, sauf l'après-midi entre 16h et 18h (Cf. Tableau complémentaire n°5, p.127).

3. Des pics horaires communs pour tous les modes.

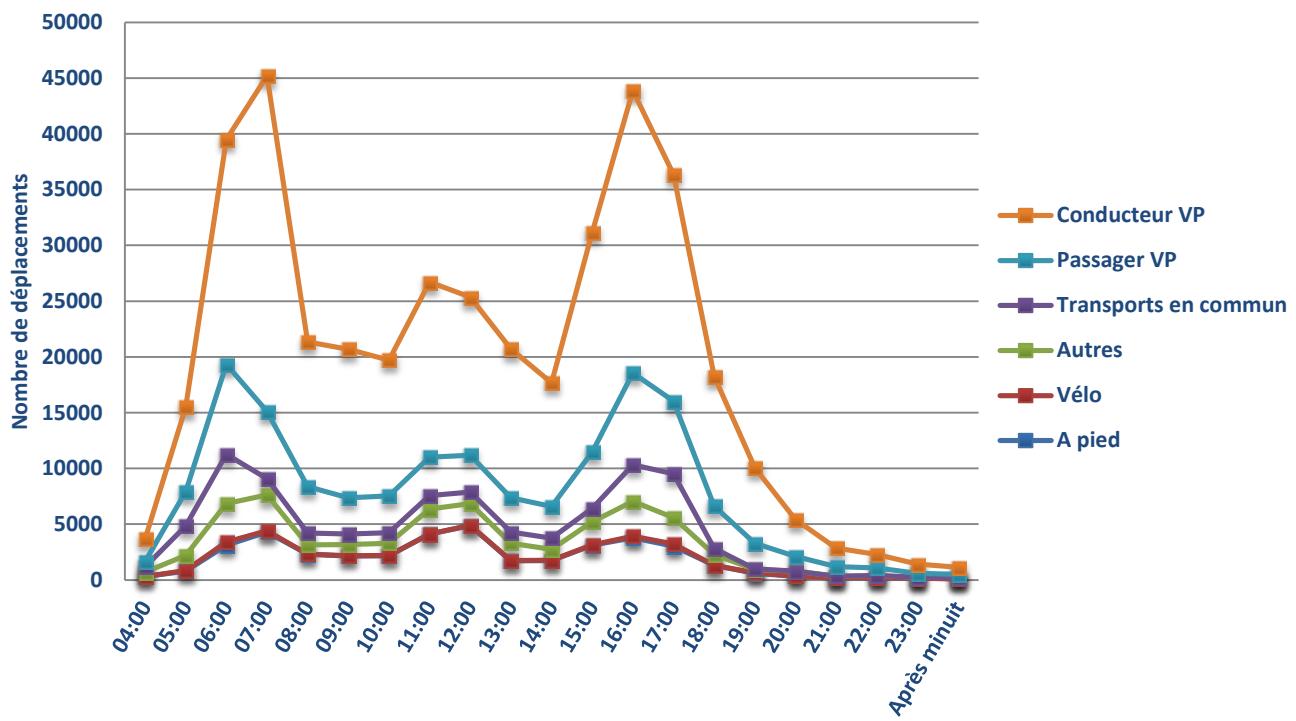
Pour effectuer ces déplacements très variés, la voiture constitue souvent le mode le plus flexible. La voiture est omniprésente en ce qui concerne les déplacements de la semaine du lundi au vendredi en jours ouvrés, hors vacances scolaires (Cf. Tableau complémentaire n°6, p.125).

Ces déplacements en voiture sont plus marqués entre 6h00 et 8h00 et 15h00 et 17h00. Pour les déplacements à pied et ceux effectués en 2 roues, ils s'étalent uniformément sur l'ensemble des horaires de la journée avec cependant des pics moins marqués aux mêmes horaires. Il convient de noter que les déplacements en voiture sont plus importants que ceux réalisés selon les autres modes.



Lorsque l'on analyse le détail des modes, la répartition horaire des déplacements en transports en commun est stable sur les deux pics identifiés en début et fin de journée (autour de 10.000 déplacements par pic horaire).

Enfin, les déplacements à pied et à bicyclette sont assez stables tout au long de la journée avec 3 pics identifiés, le matin, le midi et le soir (autour de 5.000 déplacements par pic horaire).



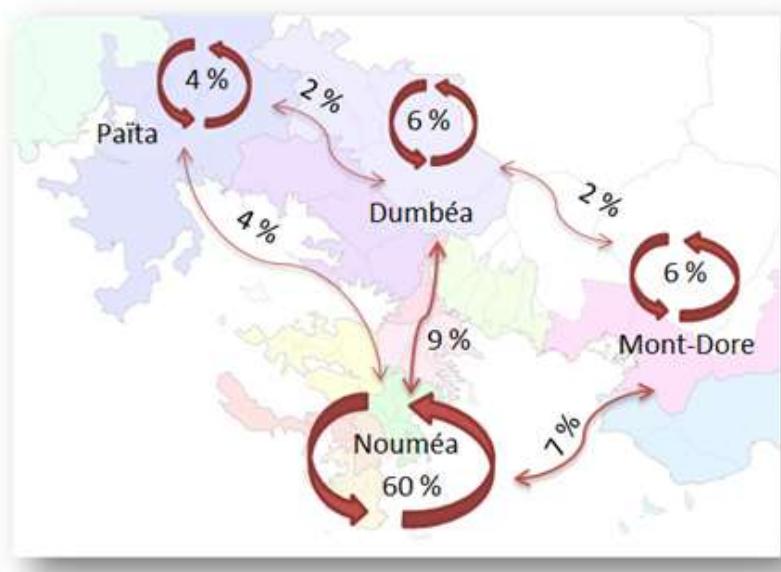
11. Répartition horaire des déplacements selon le mode

D. Flux et destination

1. Chaque jour : 250 000 déplacements internes à Nouméa

Rappelons qu'environ 410.000 déplacements sont effectués chaque jour par les Grand-Nouméens. Près de 80% des flux ont pour origine et/ou destination la seule ville de Nouméa (Cf. Tableau complémentaire n°7, p.128).

La carte sur la répartition des flux met en évidence l'attractivité de la capitale. Elle montre également l'importance des flux internes de la ville de Nouméa (60% des flux ont pour origine et destination, la ville la plus densément peuplée) et 20% des déplacements concernent les échanges avec les villes périphériques.



12. Carte des déplacements dans l'agglomération



Il faut noter que l'enquête ménages déplacements ne recense pas les mouvements des personnes qui habitent à l'extérieur du Grand Nouméa. Les 410.000 déplacements quotidiens recensés correspondent donc uniquement à ceux effectués à partir et à destination du Grand Nouméa. Seule une « enquête cordon » pourrait permettre de connaître précisément les déplacements qui traversent les limites de l'agglomération.

La principale caractéristique des déplacements inter et intracommunales concernent le volume des flux de la ville de Nouméa. La part du flux interne est quasiment exclusive (près de 95%) ayant pour explication le fait que Nouméa est la commune la plus peuplée et qu'elle concentre la majorité des emplois de l'agglomération nouméenne (Cf. Tableau complémentaire n°8, p.128).

Zone de destination	Zone d'origine des déplacements				
	Dumbéa	Mont-Dore	Nouméa	Paita	Total général
Dumbéa	62,2%	7,0%	2,3%	6,5%	11,9%
Mont-Dore	2,3%	57,9%	1,2%	0,9%	10,8%
Nouméa	32,3%	33,6%	95,1%	29,0%	70,9%
Paita	3,2%	1,6%	1,3%	63,6%	6,5%
Total général	100%	100%	100%	100%	100%

13. Origine et destination des déplacements au sein des communes

Même si l'enquête ne permet pas d'obtenir des valeurs précises pour l'analyse des déplacements par jour de la semaine, les tendances montrent un accroissement du volume des déplacements en fin de semaine et particulièrement le vendredi qui correspond à la journée la plus saturée principalement dans le cœur de Nouméa.

2. Impact des motifs et dissociation entre lieu de travail et lieu d'habitation

L'analyse de ces flux met également en évidence le phénomène de périurbanisation, les flux périurbains pour le motif du travail convergeant principalement vers le centre et le nord-ouest de Nouméa. Certes ces communes périphériques disposent de certains bassins d'emplois, tels que la mine de Goro au Mont-Dore ou l'aéroport de Tontouta à Paita. Pour autant, seulement 40% des actifs du Mont Dore et de Païta travaillent dans leur commune. C'est bel et bien le centre-ville de Nouméa qui génère le trafic le plus soutenu avec 20% de déplacements qui convergent vers cette zone. Le second secteur le plus fréquenté avec 10% de la circulation se situe à Ducos ; cette zone industrielle de Ducos concentre une importante activité économique avec notamment l'implantation de nombreuses sociétés calédoniennes.

La cartographie précédente met en évidence l'importance économique de Nouméa, de nombreux déplacements sont générés par l'activité économique, et notamment d'importants mouvements pendulaires dans la mesure où plus de 80% des emplois sont concentrés sur la seule commune de Nouméa.



On peut en déduire que la localisation du logement par rapport au lieu d'emploi n'est pas optimisée pour réduire la durée des déplacements domicile-travail. L'explosion du prix du foncier sur le secteur de Nouméa et le faible développement d'activités économiques en périphérie favorisent ce phénomène et constituent la base de la réflexion autour d'une organisation urbaine davantage polarisée, dans laquelle la proximité et la mixité des fonctions urbaines se tissent. Idéalement, il faut privilégier le développement d'une ville « des courtes distances », où lieu de vie et lieu d'emploi soient proches et dans laquelle l'habitant doit pouvoir choisir son mode de transport, avec une attractivité réelle pour les modes alternatifs à l'automobile (TC, vélo, marche, etc...).

Autre motif qui montre une concentration d'activité, les flux pour motif loisirs (restauration, promenade, activité sportive, culturelle, etc...) sont principalement concentrés au sud de la capitale (15% des déplacements). Cette zone constitue le deuxième secteur le plus fréquenté de l'agglomération. Les chiffres concernant le motif loisirs sont à relativiser étant donné l'absence d'informations sur les déplacements de fin de semaine. En effet, les loisirs sont probablement plus importants le samedi, jour dont les déplacements ne sont pas recensés dans l'enquête, et qui constitue une voie à explorer pour mieux comprendre les dynamiques liées au motif loisirs.

3. Mobilité des Grand-Nouméens de 14 ans et plus

Chaque communauté de communes, Pays ou communauté d'agglomération a des caractéristiques topographiques, démographiques et économiques propres à son territoire. L'évocation de la mobilité au sein d'autres territoires n'a donc qu'une valeur indicative et donne un ordre de grandeur, mais ne permet pas une comparaison directe car la mobilité au sein du Grand Nouméa a été calculée par rapport à la population de 14 et plus alors que cet âge planché varie en fonction des études.

Le nombre de déplacements journaliers par Grand-Nouméen est de près de 3 déplacements par jour (2,98). En France, la mobilité est généralement plus élevée indépendamment du nombre d'habitant du territoire d'étude. Avec 2,98 déplacements par jour un résident du Grand Nouméa se déplace ainsi moins qu'un habitant de la Communauté Urbaine de Bordeaux (3,67 déplacements jour), de Saint-Etienne (3,54), du Pays de Calaisis (3,98), d'Arles (4,47) ou encore de Valenciennes (3,43).

Dans la majorité des aires d'études, la mobilité a baissé au cours des 15 dernières années. Les éléments de l'enquête Ménages Logements Déplacements du Grand Nouméa de 2013 ne permet pas de dégager une évolution (par manque de référence passée), mais fourni un point de comparaison pour les futures études.

Au sein du Grand Nouméa, des différences sont notables au sein des communes et des zones qui les composent.

Le taux du nombre de déplacements de la ville de Nouméa de 2,94 est semblable à celui observé sur l'ensemble dans l'agglomération ce qui n'est pas le cas des autres communes. En effet, la mobilité à Païta n'est que de 2,43 déplacements par jour et par habitant, soit près de 20% de moins que sur l'ensemble du Grand Nouméa. A l'inverse, au Mont-Dore la mobilité est de 3,41 ce qui en fait la commune avec le plus fort taux de mobilité de l'agglomération.

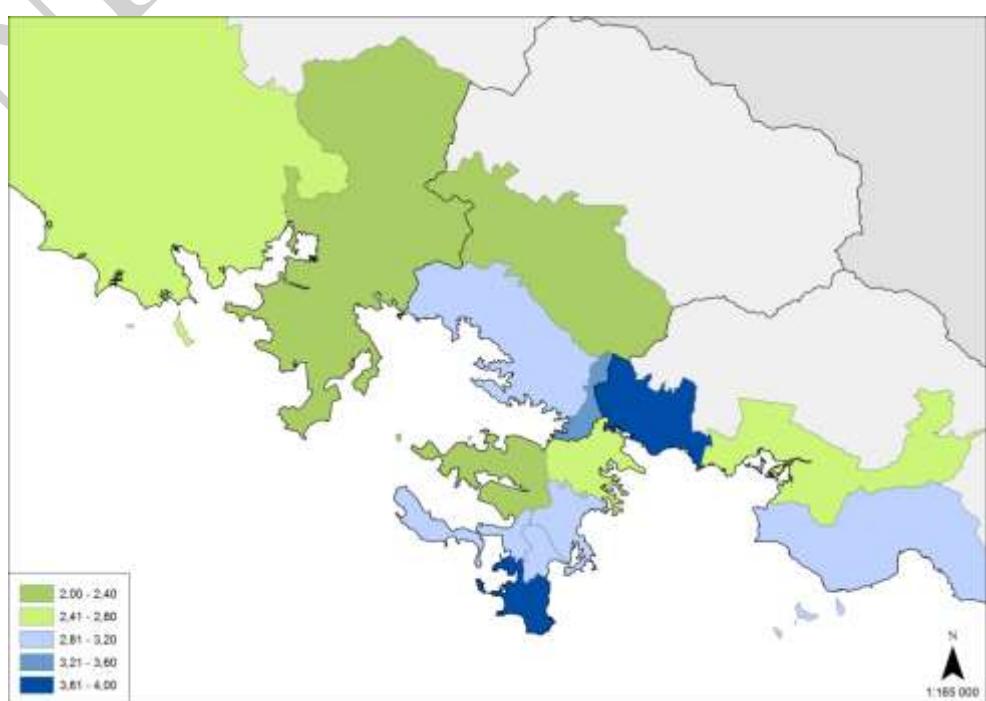


14. Nombre moyen de déplacements par jour et par habitant

Au sein même des communes, des tendances se dégagent assez nettement. A Païta, la mobilité est assez stable entre les deux secteurs.

La partie Est de Nouméa est celle où la mobilité est la plus élevée suivant un axe Nord-Sud. Les habitants de Nouméa Sud sont les plus mobiles de l'agglomération avec 3,9 déplacements par jour (taux également atteint par le Nord du Mont-Dore). Deux autres secteurs de Nouméa ont une mobilité supérieure à 3 : Nouméa Centre Est et Nouméa Est Magenta. La plus faible mobilité de l'agglomération est observée dans la presqu'île de Ducos avec seulement 2 déplacements journaliers en moyenne.

A Dumbéa Nord, les résidents se déplacent peu – 2,15 déplacements quotidiens – alors qu'au sein de la commune, les habitants de Dumbéa Sud



15. Carte du nombre de déplacements par jour par habitant



(Cœur de Ville et Auteuil) se déplacent 3,33 fois par jour en moyenne.

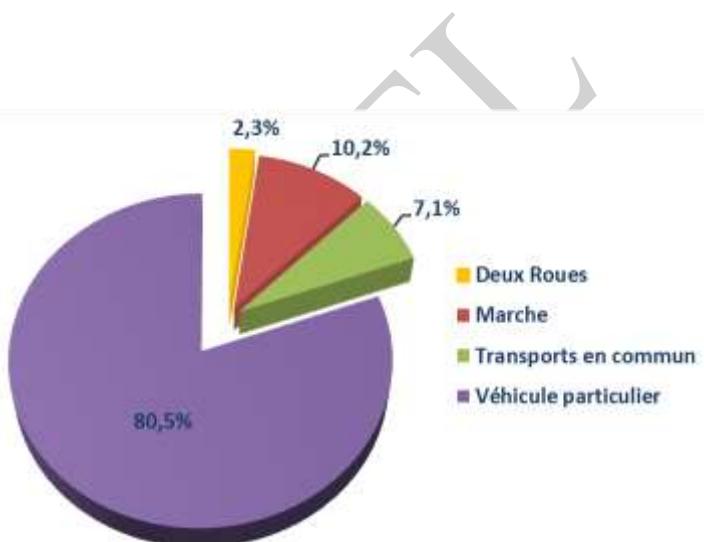
Une vraie dualité existe au Mont-Dore entre le Nord, où la mobilité est la plus forte de l'agglomération (avec Nouméa Sud), soit 3,9 déplacements par jour, et le Mont-Dore centre et Sud où le nombre de déplacements par personne de 14 ans et plus par jour oscille entre 2,63 et 2,86.

Sur l'ensemble du territoire de l'enquête, la mobilité dépasse les 3 déplacements par jour dans 5 secteurs (Nouméa Sud, Nouméa Est Magenta, Nouméa Centre Est, Dumbéa Sud et Mont-Dore Nord). Ces zones font partie des plus densément peuplées et urbanisées. Bien que cela ne soit pas la seule explication (les revenus notamment impactent fortement la mobilité), la corrélation est franche entre l'urbanisation et le taux de mobilité.

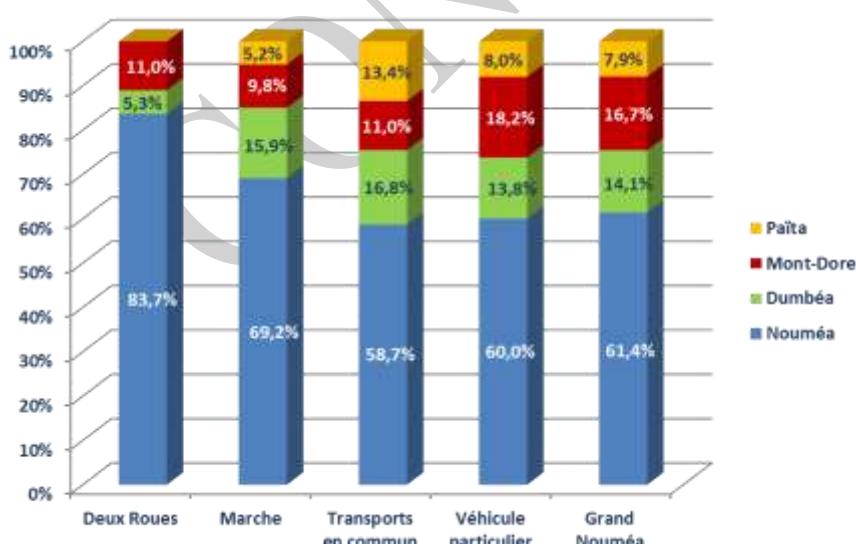
E. Les modes de déplacement

La prépondérance de l'usage du véhicule particulier est évidente dans le Grand Nouméa puisque 80,5% des déplacements utilisent ce mode de transport. Cette utilisation de la voiture est bien plus forte que dans les agglomérations métropolitaines où un peu moins de six déplacements sur dix sont réalisés avec ce mode de transport (Cf. Tableau complémentaire n°9, p.128).

En conséquence, les autres modes sont sous-utilisés par rapport à la métropole. Se déplacer en deux-roues motorisés reste exceptionnel. Ce sont les déplacements en vélo ou en marche à pied qui sont le plus sous-utilisés (10% des Grands-Nouméens contre presque 25% dans les agglomérations métropolitaines). Si le transport en commun est moins utilisé, cela montre qu'il existe un potentiel encore important pour développer son usage.



16. Modes de déplacements du Grand Nouméa



17. Modes de déplacements par commune

Les analyses par commune montrent que la voiture est utilisée de façon équivalente même si l'on observe une légère surreprésentation au Mont-Dore (Cf. Tableau complémentaire n°9, p.128). L'usage des transports en commun est plus important à Dumbéa et Païta et plus faible au Mont-Dore. La marche semble privilégiée dans les zones les plus denses (Nouméa et Dumbéa Sud) ou les distances sont plus courtes entre logement et travail. Les deux-roues motorisés sont essentiellement présents à Nouméa alors qu'ils sont marginaux à Païta.



Enquête Ménages Logements Déplacements

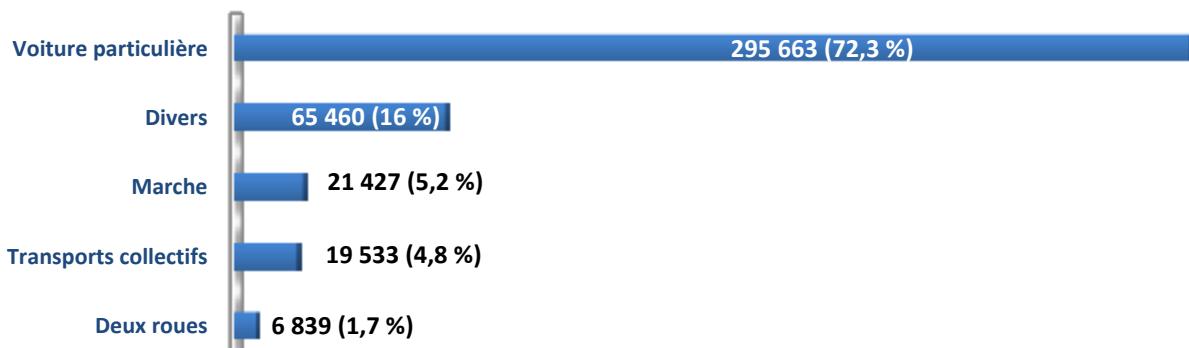
III. La voiture omniprésente

Tome déplacements

CONFIDENTIEL



A. La voiture, premier choix des Grands Nouméens



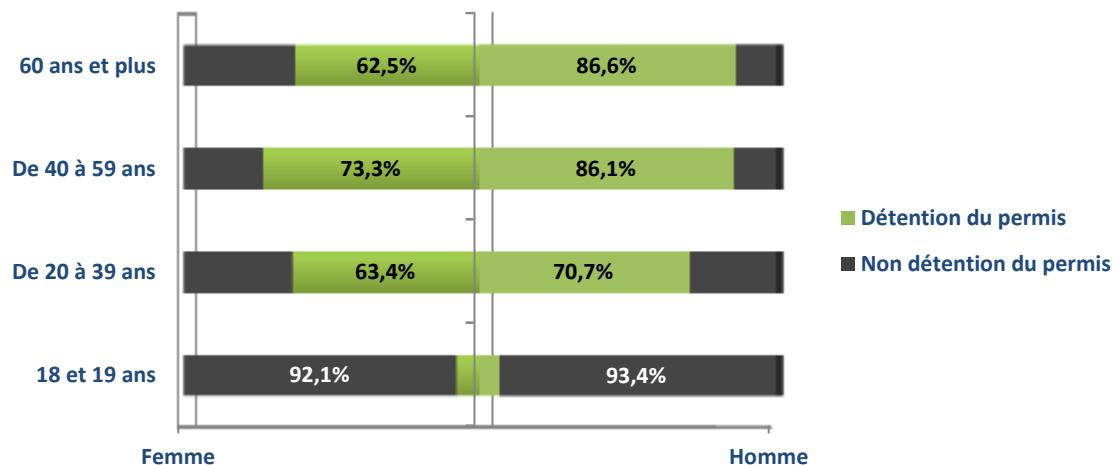
18. Volume du mode de déplacement principal

L'automobile est présente à tous les stades de la vie : comme moyen d'accompagnement dominant pour les enfants, comme mode de déplacement principal pour les adultes. En effet, 72,3% des déplacements quotidiens sont effectués en voiture particulière, 16% sont multimodaux (divers), 5,2 % concernent la marche, 4,8% en TC et enfin 1,7 % en deux-roues. A noter que la marche et l'utilisation du vélo sont adaptés pour réaliser des déplacements de proximité dans des zones plutôt urbaines, où l'on trouve une forte densité d'habitat, d'équipements et de services. De plus, les aménagements piétonniers incitent au choix et à l'essor des modes actifs. A l'inverse, ces derniers sont peu utilisés dans les zones périurbaines, où les déplacements sont de plus longues distances, vu la faible densité d'occupation du territoire.

B. Un taux de pénétration du permis inégale dans l'agglomération

Le taux de pénétration du permis (analysé par l'intermédiaire de différents prismes tel que le sexe, ou encore l'âge) est l'un des principaux indicateurs sur les déplacements d'autant plus dans un environnement très axé sur la voiture comme peut l'être l'agglomération du Grand Nouméa. Le permis de référence utilisé dans les statistiques suivantes est le permis B, nécessaire pour pouvoir conduire une voiture particulière et être mobile et indépendant.

1. Des Grand-Nouméens de plus en plus titulaires du permis B



19. Taux de pénétration du permis de conduire en fonction de la classe d'âge



Etre titulaire du permis de conduire (permis B pour une voiture individuelle) influe fortement sur l'usage des différents modes de transport notamment lorsque les distances à parcourir nécessitent souvent une voiture. En France métropolitaine, plus de 80% des personnes détient le permis de conduire. Le taux est donc nettement inférieur au sein du Grand Nouméa en 2013, avec seulement 69% de titulaires du permis B (Cf. Tableau complémentaire n°10, p.128).

Une analyse approfondie permet de mettre à jour certains éléments caractéristiques de l'agglomération et des diverses zones. Au sein du Grand Nouméa, six femmes sur dix possèdent le permis, soit dix points de moins que les hommes (71%).

L'analyse par classe d'âge met à jour une évolution des tendances. Tout comme en métropole et dans l'ensemble des pays développés, les personnes de plus de 60 ans détentrices du permis de conduire sont essentiellement des hommes (86% contre 62% pour les femmes). Cet écart se justifie par une société autrefois fortement tournée vers le chef de famille et le travailleur – culturellement et historiquement – l'homme, le père de famille.

En ce qui concerne les personnes entre 40 et 59 ans, la tendance est à un nivelingement de l'écart entre hommes et femmes. Si les hommes sont toujours majoritairement titulaires du permis de conduire, l'écart n'est plus que de 13 points. L'accès à l'emploi – qui nécessite souvent de se déplacer – des femmes explique en partie cette évolution.

Dans les populations plus jeunes, de 20 à 39 ans – les femmes possèdent toujours moins souvent le permis que les hommes (7 points de moins), bien que l'écart se réduise encore. L'obtention du permis a un coût élevé, supporté en priorité par le chef de famille, souvent masculin (le prix du passage du permis est d'environ 120.000 XPF).

En France métropolitaine, la délivrance des permis de conduire a connu un bouleversement entre 1960 et 1970 : au début de cette décennie, deux tiers des permis délivrés l'étaient pour des hommes. A partir de 1970, l'équilibre dans l'obtention des permis a été trouvé. Si les statistiques concernant les permis délivrés ne sont pas disponibles sur le Grand Nouméa, il est possible d'étudier les permis possédés par les 18-19 ans, pour en avoir un aperçu. Le constat est clair : pour la classe d'âge des très jeunes majeurs, le pourcentage d'hommes et de femmes ayant le permis est très proche (7,1% des femmes et 6,5% des hommes). Le Grand Nouméa tend donc, à terme, vers une égalité entre les sexes sur l'obtention du permis de conduire.

2. Impact du revenu sur l'obtention du permis de conduire



20. Obtention du permis en fonction du revenu mensuel



Le coût du permis de conduire est parfois un frein à son obtention. A noter que pour les jeunes en recherche d'emploi, les pouvoirs publics incitent à passer leur permis B grâce à la mise en place d'une aide « permis pour l'emploi » par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Ce graphique permet de constater l'importance du revenu sur l'obtention du permis. Les personnes ayant un revenu supérieur à 400.000 XPF de revenu mensuel sont toutes titulaires du permis de conduire. Le pourcentage de personnes sans permis est résiduel pour les hauts revenus (Cf. Tableau complémentaire n°11, p.128). Posséder un permis de conduire dépend clairement du niveau de revenu.

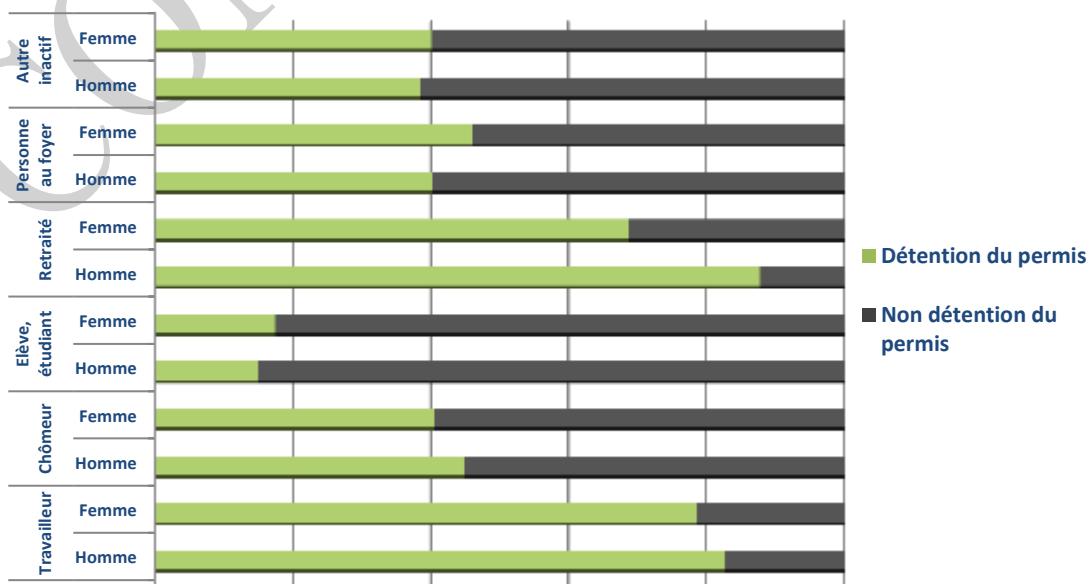
En dessous de 400.000 XPF mensuel, le nombre d'individus possédant le permis décline régulièrement en fonction de la tranche de revenus. Une limite symbolique est franchie à 100.000 XPF mensuel : en dessous de ce seuil, moins d'une personne sur deux a le permis de conduire. Entre 100.000 XPF et 150.000 XPF mensuel, 57% des Grand-Nouméens déclarent être titulaires du permis B et plus de huit personnes sur dix au-dessus d'un revenu mensuel de 200.000 XPF.

3. L'activité

Conjointement aux revenus, le taux de pénétration du permis est corrélé à l'activité de l'individu. Parmi les élèves et les étudiants (majeurs) 16% sont titulaires du permis B dont une légère majorité de femmes (corroborant ainsi le taux chez les 18-19 ans). L'éloignement des zones d'enseignement notamment dans le supérieur (Université de Nouville) et l'allongement progressif de la durée des études entraînent de fait un taux de titulaires du permis chez les étudiants plus important qu'autrefois.

Les travailleurs et les retraités sont les catégories de la population où les détenteurs de permis sont les plus nombreux (près de 80%). Parmi les retraités, 68% des femmes sont titulaires du permis pour 87% des hommes, soit des taux proches de ceux correspondant à la classe d'âge des plus de 60 ans. De plus, le fort taux de détention du permis chez les retraités induit de fait des ménages ayant eu des revenus suffisants pour passer le permis de conduire (Cf. Tableau complémentaire n°12, p.129).

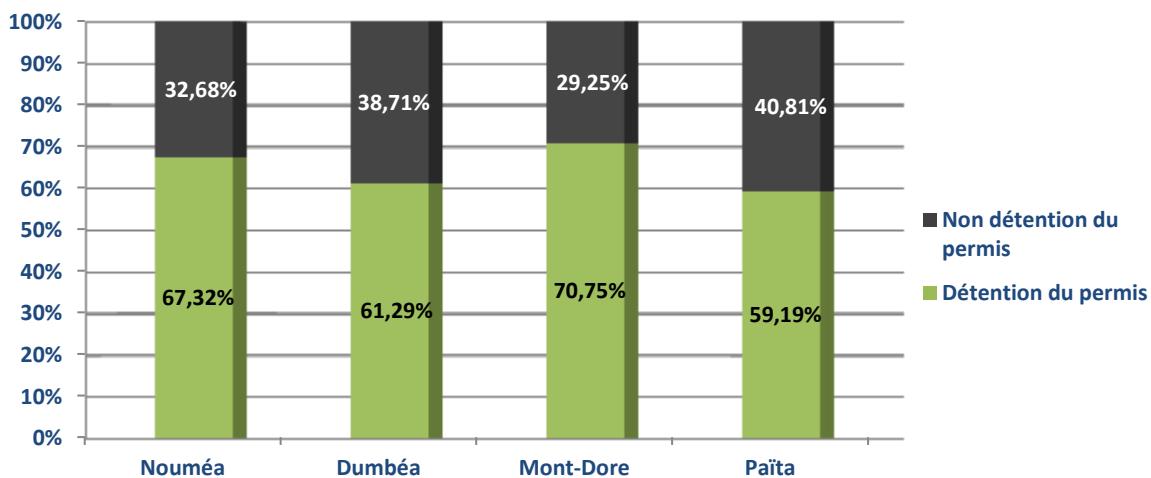
Les chômeurs, les personnes au foyer et les autres inactifs (situation de handicap, personnes en foyer, ...) sont moins souvent titulaires du permis B : seuls 43% des chômeurs, 45% des personnes au foyer et 39% des autres inactifs disposent du permis de conduire. Chez les personnes au foyer, les femmes ont plus le permis que les hommes (45% contre 40%). Les femmes sont très largement majoritaires parmi les personnes au foyer, et ont des revenus relativement faibles (la grande majorité a un revenu inférieur à 100.000 XPF). Ce différentiel peut s'expliquer en partie par la surreprésentation des femmes dans les déplacements domestiques, notamment en lien avec les enfants (écoles, soins) et la nécessité d'être ainsi véhiculées.



21. Titulaires du permis en fonction de l'activité

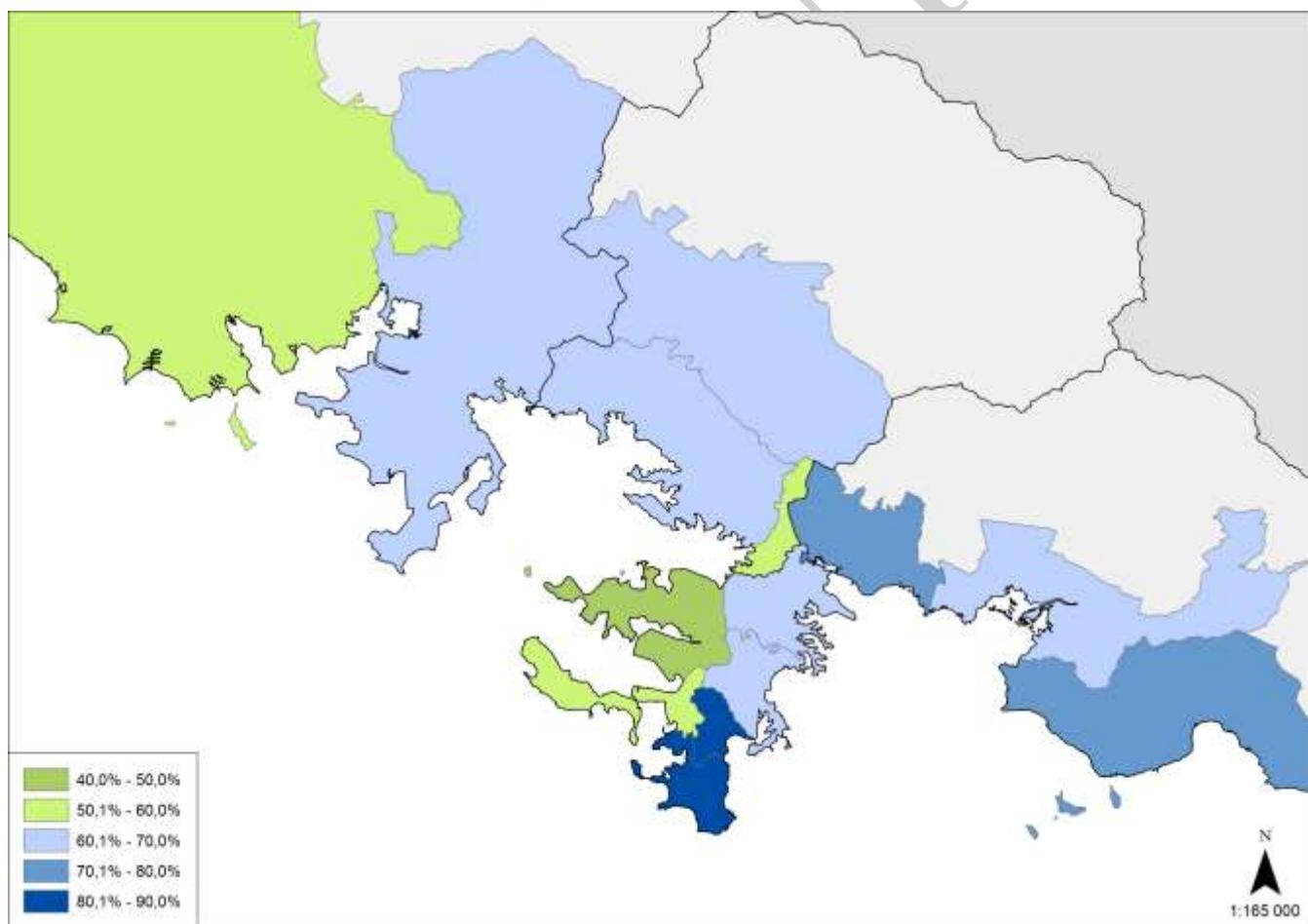


4. Géographique du taux de permis



22. Titulaires du permis de conduire au sein des communes du Grand Nouméa

Au niveau de l'agglomération, six habitants sur dix de Dumbéa et Païta sont titulaires du permis B et ce taux monte à 70% au Mont-Dore. Au niveau des zones identifiées, c'est au sein de la commune de Nouméa que l'on constate les plus grands écarts. (Cf. Tableau complémentaire n°13, p.129).



23. Carte des titulaires du permis de conduire

Les communes de Païta et de Dumbéa, ont un taux de titulaires de permis inférieur à la moyenne de l'agglomération. Alors que la commune du Mont-Dore détient un pourcentage de titulaires du permis supérieur à celui du Grand Nouméa (70,8% contre 66%).



Les zones possédant le plus de titulaires du permis sont Nouméa Sud et Nouméa Ouest (83%, soit dans la moyenne nationale métropolitaine), tandis que seuls quatre habitants de la presqu'île Ducos sur dix sont en possession du permis de conduire.

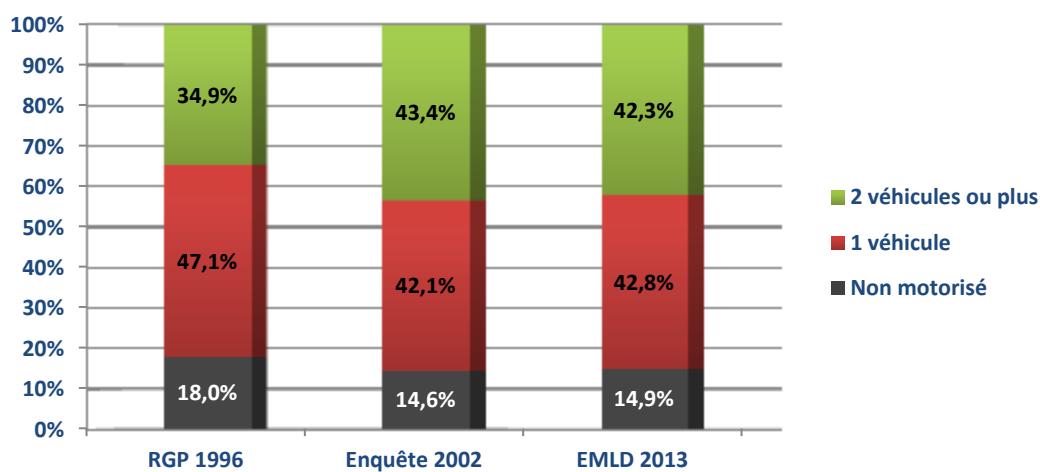
En conclusion, les Grand-Nouméens sont de plus en plus titulaires du permis. Les disparités entre hommes et femmes sont toujours présentes mais tendent à se réduire notamment par l'intermédiaire de la nouvelle génération. Les taux de pénétration du permis que l'on observe en métropole seront atteints à moyen terme.

Une des principales difficultés à traiter concerne la conduite sans permis qui est malgré tout fréquente puisque près de 550 conduites infractions ont été relevées en 2013 en Nouvelle-Calédonie. Enfin, une partie des populations les plus démunis ne peut se permettre de passer le permis de conduire.

Du permis découle le taux de motorisation. En effet, être titulaire du permis B permet de se déplacer à condition d'avoir accès à un véhicule. Le taux d'équipement des ménages en voiture particulière est donc l'autre élément fondamental pour évaluer les habitudes de déplacement en voiture des habitants de l'agglomération du Grand Nouméa.

C. Un taux d'équipement stable depuis 2002.

1. Evolution du taux d'équipement depuis 1996



24. Evolution du taux d'équipement en véhicule particulier

L'historique des différentes enquêtes et recensements passés permet de déterminer l'évolution du taux d'équipement des ménages du Grand Nouméa. Le taux d'équipement correspond au nombre de ménages possédant au moins un véhicule particulier rapporté au nombre total de ménages. Il correspond donc à la proportion de ménages possédant au moins un véhicule particulier. Si la période de 1996 à 2002 avait clairement mis en évidence une diminution importante du nombre de ménages non motorisés, ainsi qu'une forte augmentation (+8,5 points) des ménages possédant 2 véhicules ou plus, les dix dernières années ont permis à ces taux de se stabiliser. Les variations à la marge ne permettent pas de dégager de réelles évolutions (Cf. Tableau complémentaire n°14, p.129).

On notera simplement que les Grand-Nouméens sont en grande majorité motorisés – plus de 85% ont une voiture à disposition – et qu'il y a autant de ménages possédant un véhicule unique que de foyers bénéficiant de plusieurs véhicules.

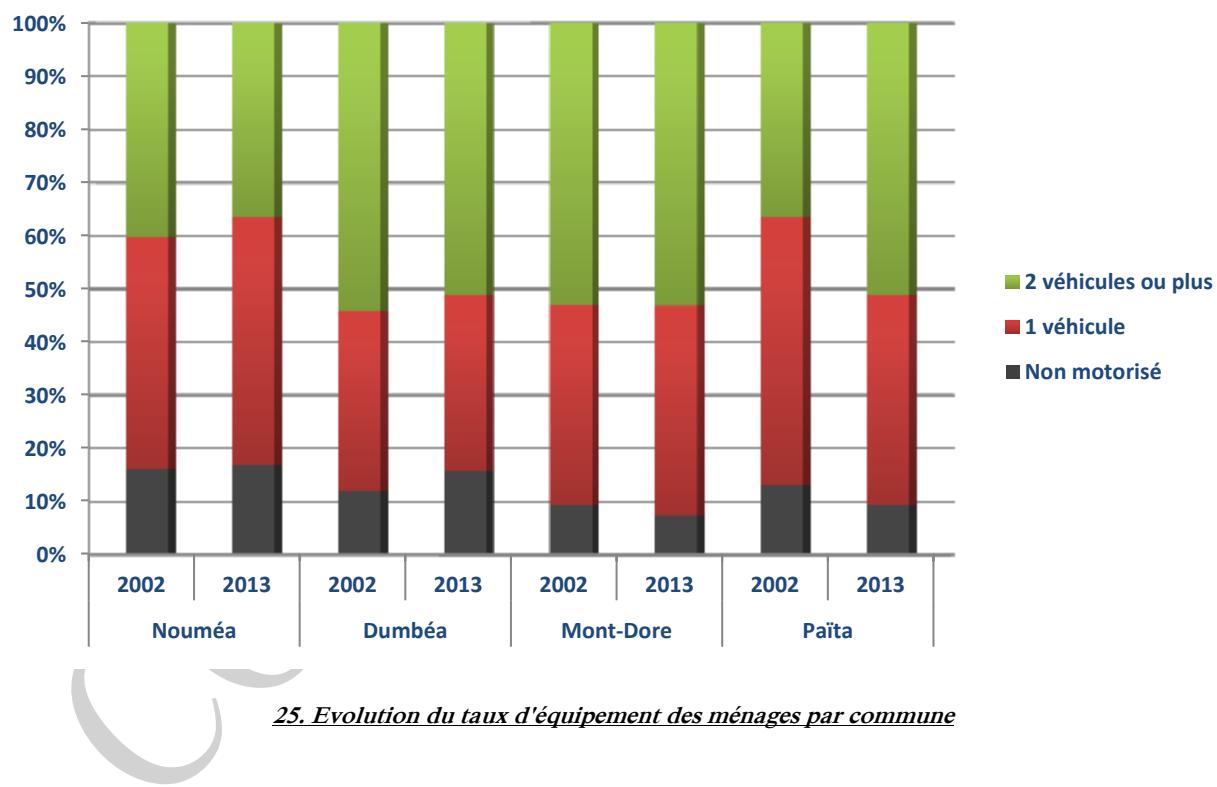


En France métropolitaine, le taux d'équipement est inférieur de 4 points (chiffre de 2010) à celui observé dans le Grand Nouméa. Le nombre de véhicules par ménage au sein du territoire du Calaisis (rural et tourné vers une centralité forte qu'est Calais) est identique à celui de Nouméa.

Ainsi la tendance à la stabilisation des taux d'équipement des Grand-Nouméens, est notable pour la majorité des territoires nationaux. De plus, le taux de ménages non motorisés (15%) est inhérent à un territoire comportant l'ensemble des couches sociales et une centralité densément peuplée, et donc moins tributaire de la voiture pour se déplacer.

2. Répartition par commune du nombre de voitures par ménage

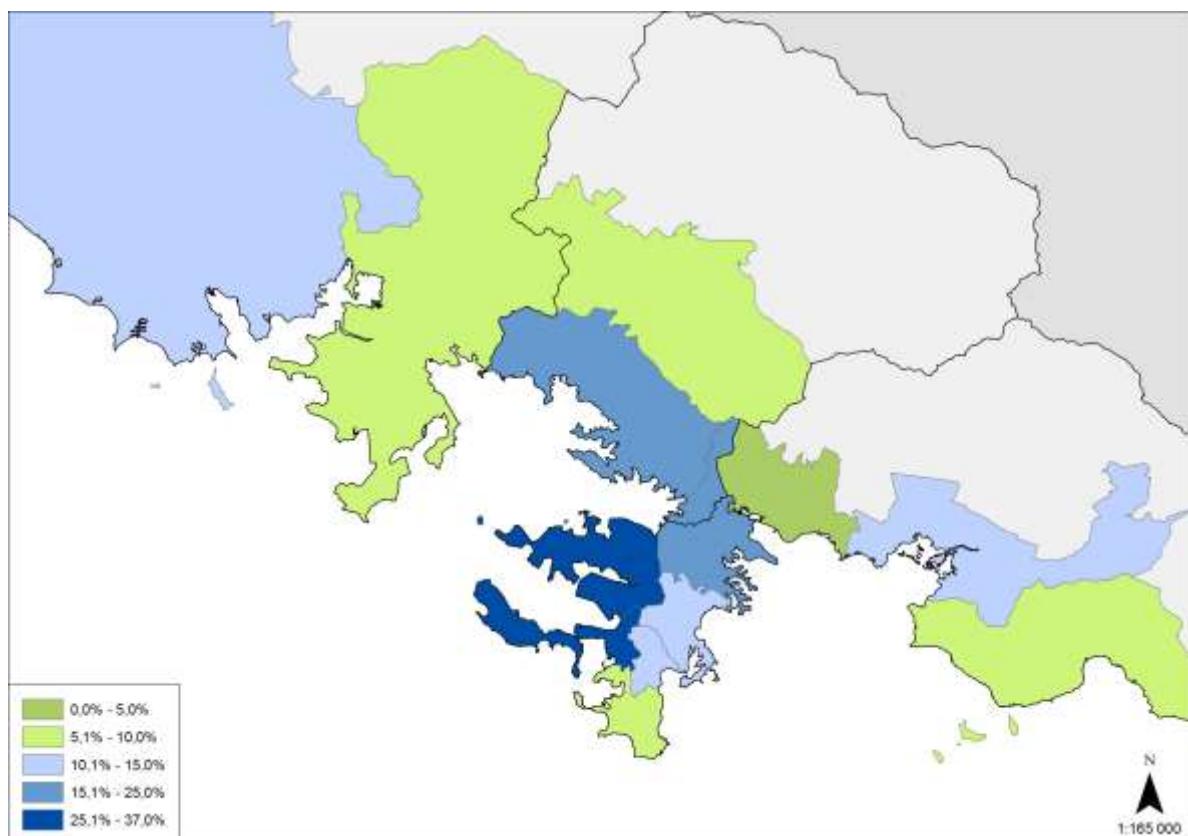
Au sein de l'agglomération du Grand Nouméa, les différences entre communes sont notables. C'est à Nouméa, ville dense, que le taux de non motorisé est le plus important avec près de 17% des ménages sans accès à un véhicule. Les distances réduites vers les commerces et/ou vers le lieu d'emploi expliquent en partie ce taux. Moins de 40% des ménages ont accès à deux véhicules ou plus, en retrait de 3,5 points par rapport à 2002 (le coût du logement en ville et le manque de place de stationnement peuvent expliquer ce faible taux). Entre 2002 et 2013, le taux d'équipements des Nouméens est globalement resté stable malgré tout (Cf. Tableau complémentaire n°15, p.130).



Au sein des différents quartiers de Nouméa, de fortes disparités se distinguent. Si les zones situées à l'est de Nouméa (Nouméa Centre Est, Nouméa Est Magenta et Nouméa Nord Est) sont en phase avec la moyenne de la commune. Dans la zone de Nouméa Sud, la part des non motorisés est très faible (moins de 8%), et est liée au fait que les quartiers sud de Nouméa concentrent les ménages avec les plus hauts revenus de l'agglomération

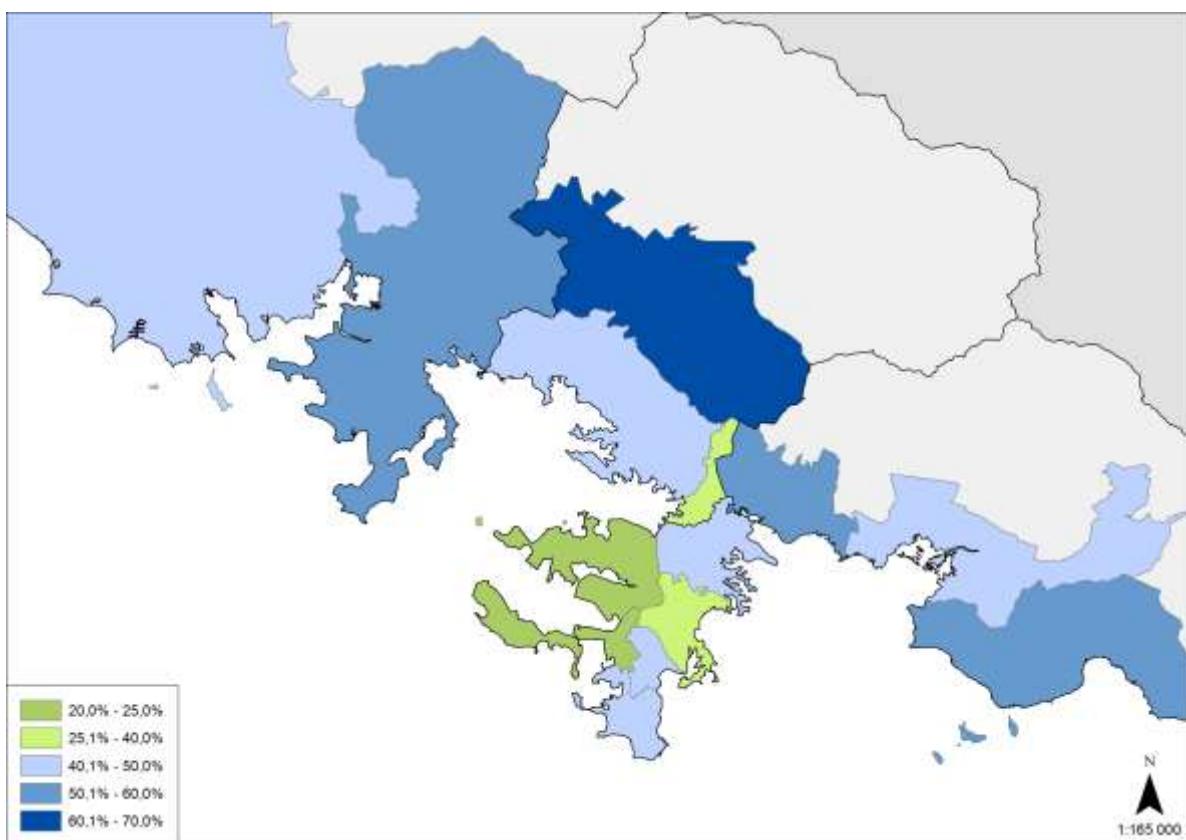


A l'inverse, Nouméa presqu'île Ducos (zone globalement à faible revenu) est le quartier le moins motorisé de l'agglomération nouméenne avec plus de 36% des ménages sans accès à un véhicule. Si généralement, le lien avec les revenus est clair, la situation est différente à Nouméa Ouest qui est constitué à 28% de ménages sans accès à l'automobile. Si elle abrite des foyers à faible revenu, la proximité d'un fort pôle d'emploi, de services et de commerces rend de fait la voiture moins nécessaire. De plus, seuls 54% des habitants de cette zone déclarent avoir un emplacement réservé sur leur lieu d'habitation (place de parking, garage ou carport), soit le taux le plus faible de Nouméa, ce qui peut constituer un frein à la possession d'une voiture.



26. Carte des ménages non motorisés

A Dumbéa, il y a eu peu d'évolution entre 2002 et 2013. Le pourcentage de ménage ayant accès à deux voitures ou plus est toujours supérieur à 50% malgré une légère baisse. Si le nombre de ménages disposant d'un véhicule reste stable, le nombre de foyers non motorisés est en augmentation de près de 4 points (16% en 2013). Les nombreuses opérations immobilières à caractère dit « social » ont ainsi permis à de nombreux ménages avec des difficultés financières d'habiter la commune ; ces difficultés financières se traduisent souvent par le fait de ne pas disposer d'un véhicule. Les différences entre les zones de Dumbéa s'observent essentiellement par le prisme des revenus. Les secteurs plus urbains tels que Dumbéa Sud et Dumbéa Ouest, situées à proximité de Nouméa (avec des distances vers les pôles d'attractivité pourtant moindres) ont un taux de ménages non motorisés supérieur à la moyenne de l'agglomération nouméenne, tandis que Dumbéa Nord comporte moins de 10% de ménages sans accès à un véhicule. C'est également au sein de Dumbéa Nord que l'on constate le plus fort taux de l'agglomération, de ménages ayant accès à deux véhicules ou plus avec 66%.



27. Carte des ménages ayant deux voitures ou plus

Comme en 2002, la commune du Mont-Dore est celle où les ménages ont accès aisément à la voiture. Le taux de foyers non motorisé baisse depuis 1996 et atteint désormais 7% en 2013. Les ménages avec deux voitures ou plus sont toujours fortement majoritaires (plus de 50% comme en 2002). La zone du Mont-Dore Nord est motorisée à 95%, contre 87% et 91% respectivement pour le Mont-Dore Centre et le Mont-Dore Sud.

L'évolution la plus notable se situe sur la commune de Païta. L'afflux massif ces 5 dernières années d'habitants appartenant aux classes moyennes supérieures a fortement motorisé la commune. Les ménages ayant accès à deux voitures ou plus ont ainsi progressé de près de 20 points en dix ans, alors que dans le même temps les foyers avec un véhicule à disposition ont baissé de près de huit points. Ce changement induit la présence d'une population aisée ayant besoin de plusieurs véhicules dans le but de transporter l'ensemble des membres du ménage vers les pôles économiques éloignés.

Païta Nord et Païta Sud, couvrant l'ensemble de la commune de Païta connaissent des évolutions semblables à la commune, même si le secteur comprenant le centre de Païta est plus fortement motorisé : en effet, près de 60% des ménages de Païta Sud ont accès à deux véhicules ou plus (second taux le plus élevé de l'agglomération nouméenne), contre seulement 45% pour Païta Nord.

3. Impact des caractéristiques du ménage sur le nombre de voitures à disposition

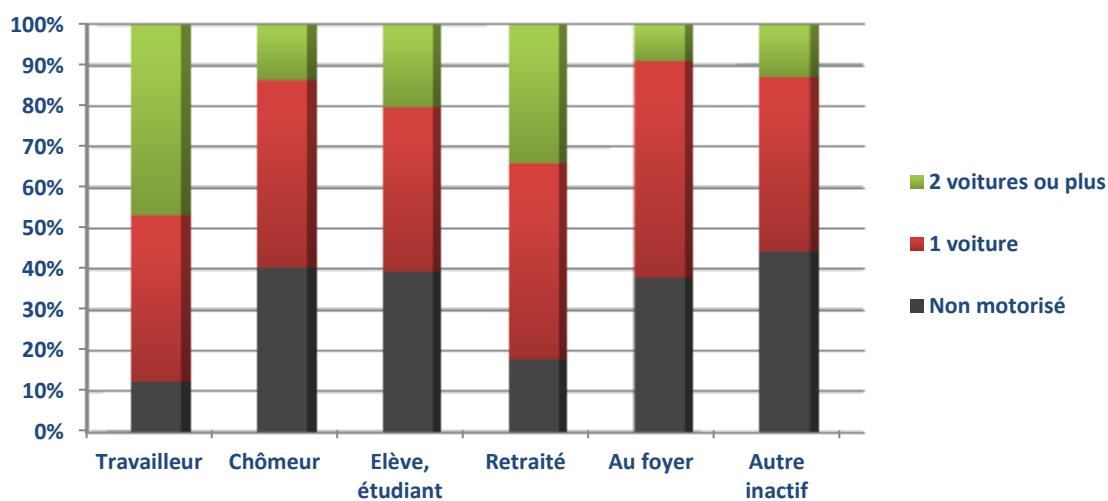
L'enquête Ménages Logements Déplacements a intégré de nombreux indicateurs permettant d'affiner les analyses. Au sein du ménage, le chef de famille est la personne de référence permettant de croiser les données. Dans ce chapitre, seule l'activité de la personne de référence a pu être prise en compte.



La situation d'activité

Une corrélation apparaît lors de l'analyse du nombre de voitures par ménage en fonction de leur situation d'activité. Sans surprise, 88% des personnes occupant un emploi détiennent une voiture, et 47% ont accès à deux véhicules. L'activité et le revenu allant de pair, 90% des travailleurs disposant de deux voitures ou plus ont un revenu mensuel supérieur à 400.000 XPF (Cf. Tableau complémentaire n°16, p.130).

40% des chômeurs du Grand Nouméa ne disposent pas d'une voiture en libre accès. Les distances à parcourir compliquent alors d'autant plus la recherche de travail, notamment pour les zones les plus enclavées, éloignées des centres économiques ou faiblement innervées par les transports en commun. Les chômeurs disposant de deux véhicules ou plus ne sont que 14%.



28. Nombre de voitures en fonction de la situation d'activité du chef de ménage

Les élèves et les étudiants sont une catégorie où les revenus et le niveau d'instruction sont très hétérogènes. Cela influe sur le nombre de voitures à disposition. Ainsi, 40% ne sont pas motorisés et 20% ont accès à au moins deux véhicules. Mais la relative faiblesse des effectifs ne permet pas une analyse plus complète.

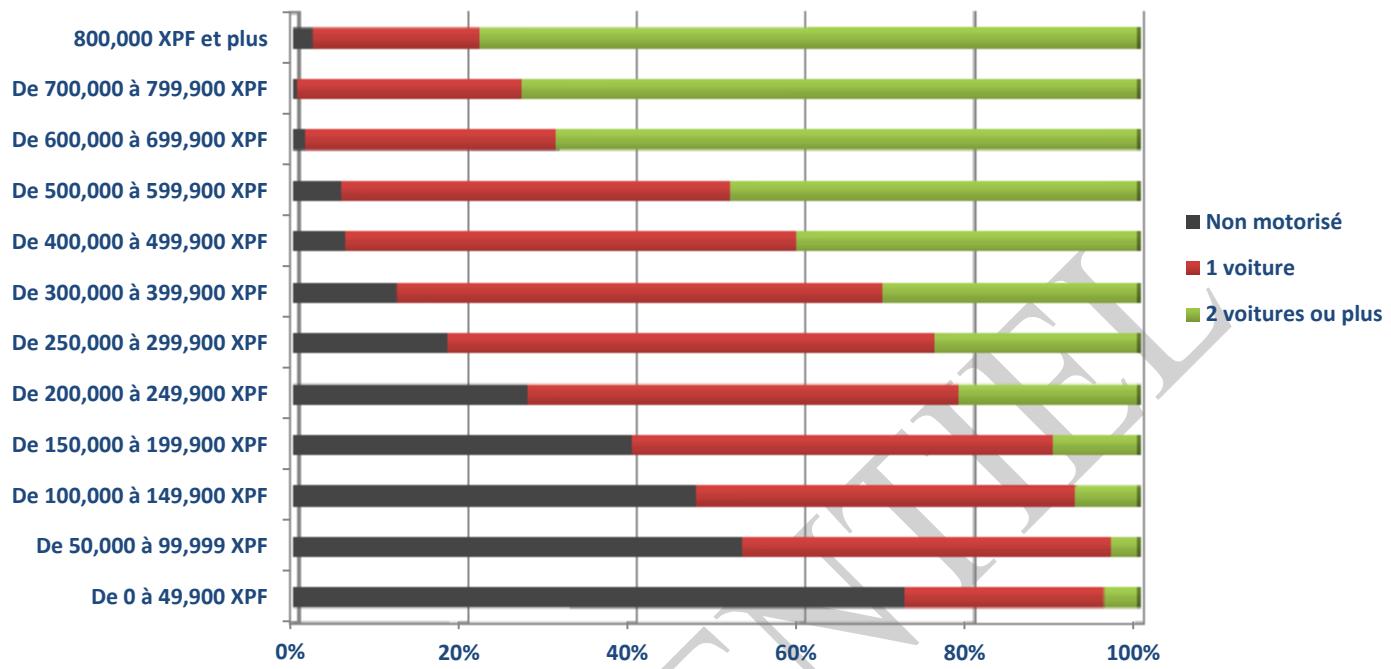
Les retraités sont quant à eux en grande majorité motorisés. Seuls 18% d'entre eux n'ont pas accès à un véhicule, alors que 34% ont deux véhicules ou plus à disposition. La forte motorisation des retraités se comprend en partie par le fait que 50% disposent d'un revenu mensuel supérieur à 300.000 XPF.

Tout comme les chômeurs, les personnes inactives et les personnes au foyer sont peu motorisées. 38% des personnes au foyer et 44% des membres de la catégorie « autre inactif » n'ont pas accès à un véhicule, et seules 9% des personnes au foyer ont deux voitures ou plus à leur disposition pour 13% pour les « autres inactifs ».

La catégorie socio-professionnelle de la personne de référence du ménage influe également car le niveau d'emploi impacte directement le niveau de revenu (Cf. Tableau complémentaire n°17, p.130). Ainsi, les non motorisés sont particulièrement présents chez les employés (15%), mais exceptionnels chez les cadres et les professions intermédiaires (2%). A l'inverse, avec 60% des cas, ce sont les cadres et les artisans, commerçants, chef d'entreprises qui possèdent le plus souvent plusieurs véhicules.



Le revenu du ménage



29. Impact du revenu sur le nombre de voitures du ménage

Avoir accès à un véhicule dépend des activités et de l'emploi que l'on pratique, mais aussi et surtout du revenu. Le constat est simple : plus les revenus mensuels sont élevés, plus le nombre de voitures dont disposent les Grand-Nouméens est élevé (Cf. Tableau complémentaire n°18, p.131).

En dessous de 50.000 XPF par mois, près des trois quarts des sondés n'ont pas déclaré de véhicules à disposition, et seulement 4% ont accès à deux voitures ou plus (24% des ménages disposent d'un véhicule). Entre 50.000 XPF et 100.000 XPF, la part des non motorisés descend à 53%, tandis que les foyers ayant accès à une voiture unique augmente de 20 points pour atteindre 44%. Le basculement se situe pour les ménages ayant un revenu mensuel situé entre 100.000 et 150.000 XPF. En effet, c'est dans cette catégorie que les personnes ayant accès à un véhicule deviennent majoritaires (53% avec au moins une voiture).

Les courbes s'inversent donc progressivement. Entre 250.000 et 300.000 XPF, les non motorisés concernent moins de 20%, alors qu'un quart des sondés déclarent avoir accès à au moins deux véhicules. Les hauts-revenus sont très motorisés avec plus de 50% de ménages d'un revenu supérieur à 550.000 XPF disposant de deux voitures ou plus.

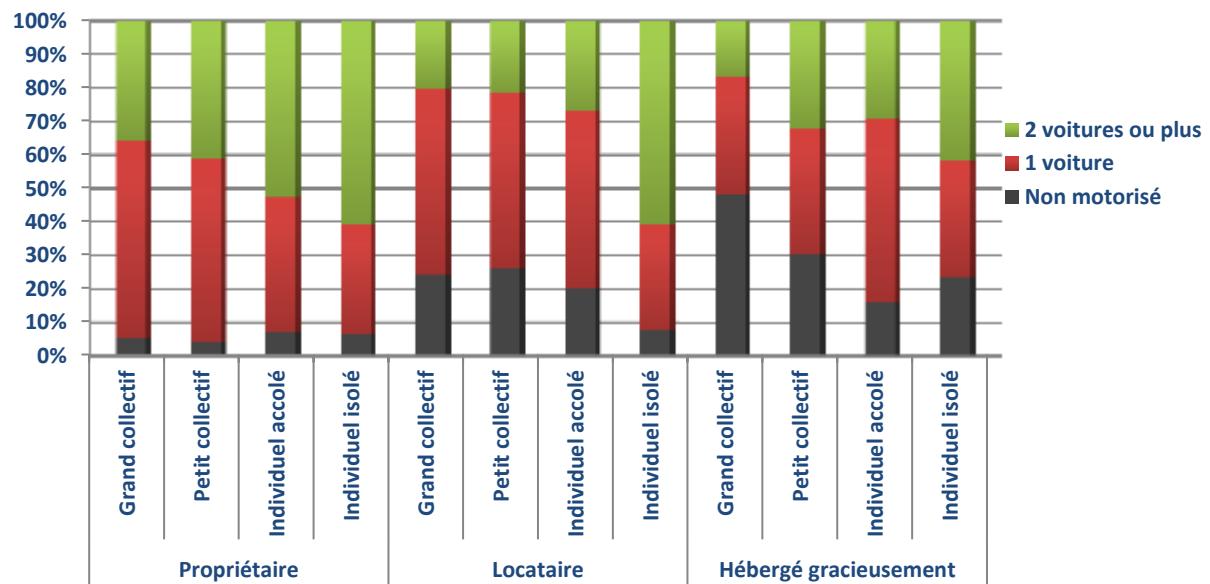
La typologie de logement et le statut d'occupation

Le statut d'occupation tempère le taux d'équipement en voiture des ménages du Grand Nouméa (Cf. Tableau complémentaire n°19, p.131). Les propriétaires sont ainsi presque tous motorisés : 93% disposent d'au moins un véhicule, et 56% ont deux voitures ou plus à disposition. Les locataires sont à 78% motorisés, soit quinze points de moins que le taux des propriétaires. De plus, les locataires fortement motorisés (au moins deux véhicules à disposition) sont peu représentés puisqu'ils ne correspondent qu'à 27% des ménages (contre 56% chez les propriétaires).



Les personnes hébergées à titre gratuit – qui le sont souvent pour des raisons économiques – sont les moins motorisées, puisque plus d'un tiers de ces ménages n'ont aucun véhicule à disposition. Néanmoins, le taux de locataires ayant accès à deux véhicules ou plus est presque identique à celui des personnes hébergées gratuitement (27% contre 26%).

Conjointement au statut d'occupation du logement, la typologie influe également sur le taux d'équipement en voiture des ménages. Les habitants des constructions provisoires (squats, cabanes, ...) ont une motorisation particulière : 50% des occupants de ce type de logement ne sont pas motorisés. Ils sont seulement 13% à avoir accès à au moins deux véhicules. Si ce type de construction ne représente que 3% des logements du Grand Nouméa, les données sur la motorisation des habitants peuvent indiquer un niveau de précarité parfois important.



30. Impact de la typologie du logement sur le nombre de voitures

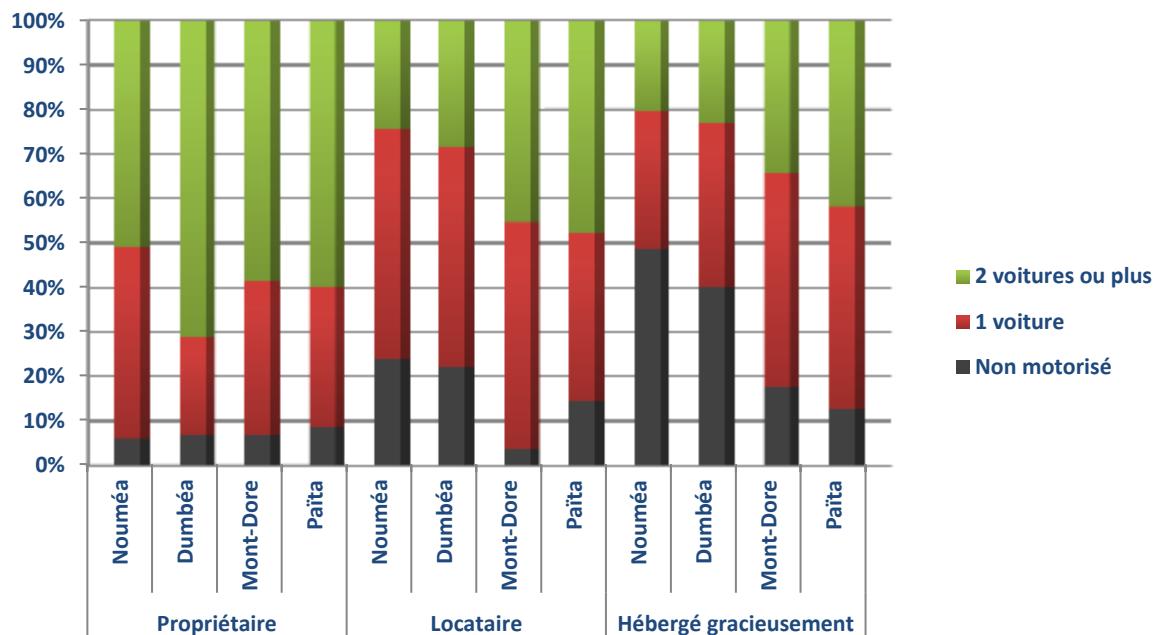
La typologie du logement (grand collectif, petit collectif, individuel accolé et isolé) influe assez peu sur les propriétaires : le taux des non motorisés est semblable à celui observé en moyenne sur l'agglomération indépendamment de la typologie de logement (autour de 7%). Cependant, les propriétaires sur-motorisés (ayant accès à au moins deux véhicules) sont surreprésentés au sein de l'individuel isolé (59,6%), et diminuent progressivement pour atteindre 23,6% pour les propriétaires d'un appartement en grand collectif.

Le détail par commune suit globalement les chiffres de l'agglomération (Cf. Tableau complémentaire n°20, p.131). Certaines mesures extrêmes peuvent tout de même être relevées :

- Le plus fort taux de sur-motorisation (deux véhicules ou plus à disposition) est observé pour les propriétaires à Dumbéa – 70,9% – alors qu'ils ne sont que 56,1% dans ce cas à Nouméa ;
- Parmi les locataires du Mont-Dore, seuls 3,9% sont non motorisés, alors que ce taux est de 22% en moyenne au sein du Grand Nouméa ;
- Le pourcentage de résidents à Nouméa ayant accès à au moins deux voitures est toujours inférieur à la moyenne de l'agglomération indépendamment de leur statut d'occupation ;
- A Dumbéa, 22,4% des propriétaires n'ont accès qu'à une seule voiture, soit 15 points de moins que la moyenne du territoire d'enquête ;
- C'est à Païta que les locataires sont le plus sur-motorisés – 47,7% – soit près de 20 points de plus qu'au sein du Grand Nouméa.
- Les personnes hébergées gratuitement au Mont-Dore et à Païta sont à plus de 82% motorisées, contre seulement 36,3% pour l'ensemble de l'agglomération (les taux de



Dumbéa et Nouméa dépassant respectivement les 40% et les 48%). Cela s'explique en partie par la nature différente de ces hébergements : en effet à Nouméa et à Dumbéa, les personnes hébergées gratuitement le sont souvent en squat et ont des faibles revenus, alors qu'au Mont-Dore et à Païta les squats ne concernent qu'un nombre très succinct de personnes.



31. Impact du statut d'occupation sur le nombre de voitures

D. L'utilisation des deux-roues motorisés

L'utilisation des deux-roues motorisés n'est pas développée au sein du Grand Nouméa. La typologie du territoire de l'agglomération (centre économique au sein d'une presqu'île favorisant la congestion, étalement urbain sur moins de quarante kilomètres notamment) et le climat en Nouvelle-Calédonie devraient cependant motiver le déplacement en moto. L'enquête ne fait pas de distinction de puissance au niveau de ce type de motorisation (scooter ou moto).

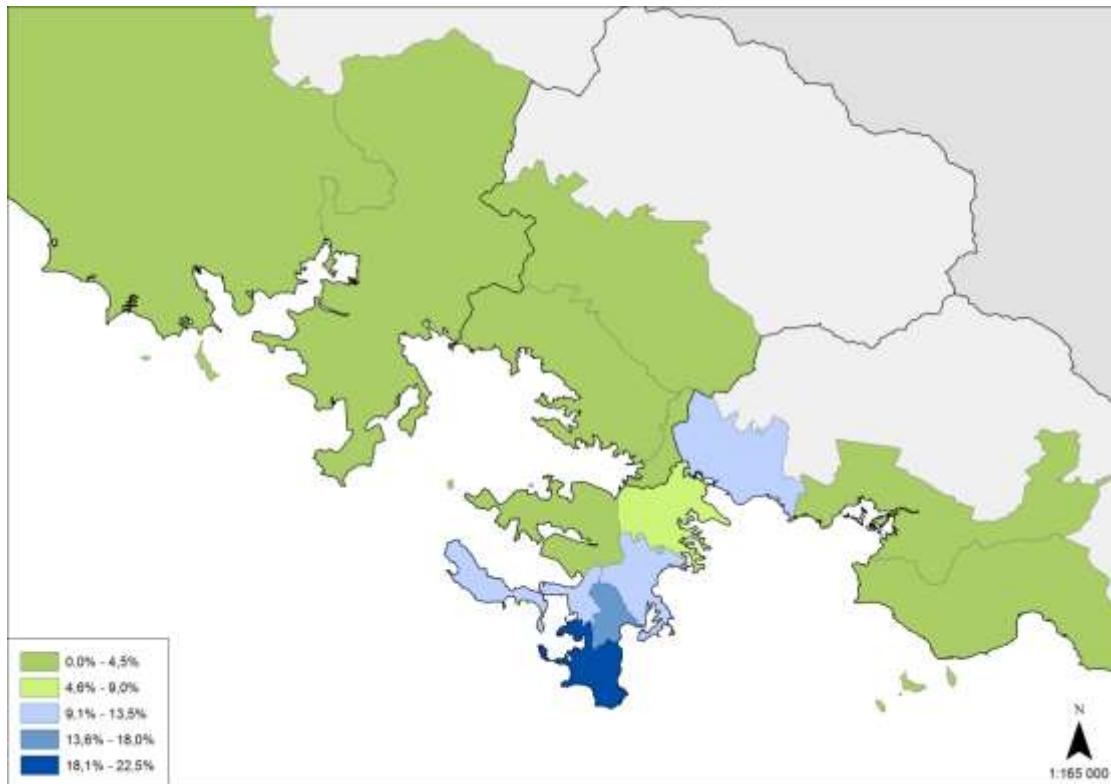
1. L'utilisation des deux-roues motorisés par zone

Plus la commune où la zone est densément peuplée, plus le taux de ménages en possession d'un deux-roues est élevé. La densité (car elle propose des distances plus courtes) et le revenu sont des facteurs déterminants. Même si depuis 2002, la part des ménages qui possède une moto est restée stable, le nombre de ménages a lui progressé de 40% pour atteindre près de 5.200 ménages. Cela peut expliquer le développement de l'usage de la moto au cours de la dernière décennie, même s'il reste encore faible.

C'est ainsi que la commune de Nouméa et la zone du Mont-Dore Nord possèdent les plus forts taux de deux-roues de l'agglomération. Plus de 20% des ménages de Nouméa Sud et plus de 15% des ménages de la zone de Nouméa Centre Est ont accès à un deux-roues, alors que 10,4% des ménages de Mont-Dore Nord ont un deux-roues à disposition.



Ces trois zones, en plus d'être densément peuplées, font également parties de celles dont les ménages possèdent un revenu moyen parmi les plus hauts de l'agglomération (Cf. Tableau complémentaire n°21, p.132).



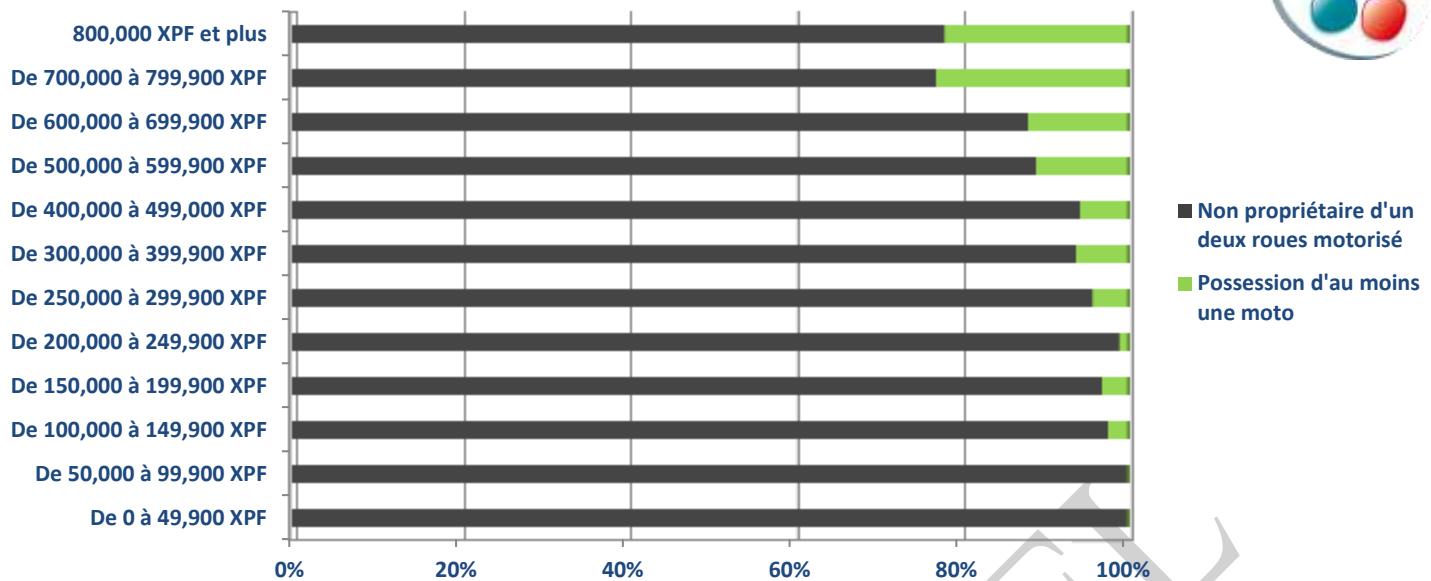
32. Carte des propriétaires de deux-roues motorisés

Les zones éloignées de Nouméa, comme la commune de Païta, Dumbéa Ouest, Dumbéa Nord et le Mont-Dore Centre et Sud ont un taux de possession de deux-roues très faible, inférieur à 5%. Si le revenu impact sur ce chiffre, l'absence ou l'éloignement de certains services (école, commerce de proximité) au sein de ces secteurs rendent peu utile la possession d'un scooter ou d'un autre deux-roues motorisé fortement représentés dans les secteurs très urbains.

La faiblesse du nombre de détenteurs de deux-roues ne permet pas de dégager des tendances fortes, mais il convient de constater, plus fortement encore que pour les voitures, l'impact du revenu sur la possession d'un deux-roues motorisé.

2. Un haut niveau de revenu pour les utilisateurs de deux-roues motorisés.

Plus de 20% des deux plus hautes tranches de revenus ont accès à un deux-roues motorisé. Alors que les ménages avec un revenu mensuel situé en dessous de 100.000 XPF ne possèdent aucun deux-roues motorisé. La distinction est encore plus marquée que pour la possession d'un véhicule (Cf. Tableau complémentaire n°22, p.132).



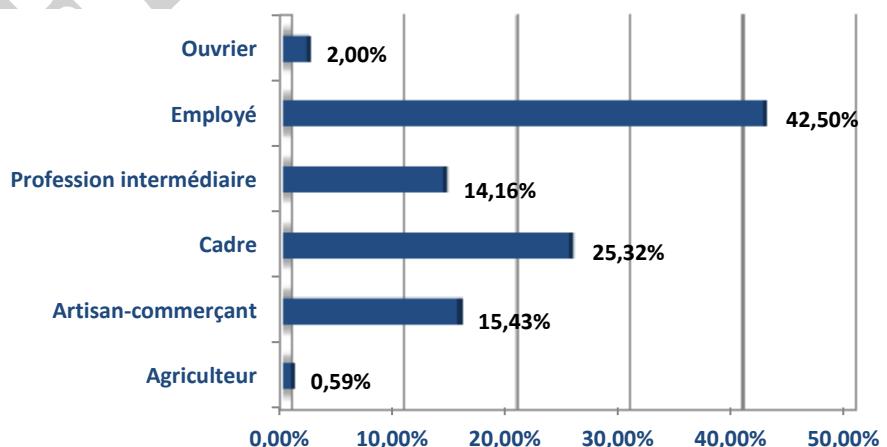
33. Revenu des détenteurs de deux-roues motorisés

La primauté est donc donnée à la voiture quant au choix du premier moyen de locomotion motorisé : cela peut s'expliquer par une taille de ménage élevée nécessitant un moyen de véhiculer un nombre important de personnes. Si la praticité des deux-roues, notamment en zone urbaine, est avérée pour des trajets sans passager, la voiture offre une plus grande liberté d'usage (nombre de passagers, achats et transports de marchandises, ...).

3. Caractéristiques sociales des détenteurs de deux-roues motorisés

Les croisements prennent en compte les personnes de référence du ménage. Les ménages avec en plus des voitures sont donc logiquement nombreux puisque les adolescents de plus de 14 ans avec un scooter ne sont pas les personnes de référence du ménage.

Les utilisateurs de deux-roues ne correspondent qu'à 2,7% des 14 ans et plus de l'agglomération du Grand Nouméa, soit un peu moins de 5.000 personnes. Les conducteurs des deux-roues motorisés sont peu nombreux, et ils ne sont que 5,0% à ne posséder que ce moyen de locomotion alors que 51,9% ont en plus accès à au moins deux véhicules.



34. Catégorie socioprofessionnelle des utilisateurs de deux-roues motorisés

94,1% des personnes ayant un accès à un deux-roues motorisé sont des hommes, cela s'expliquant par la vision masculine du deux-roues au sein de la société.

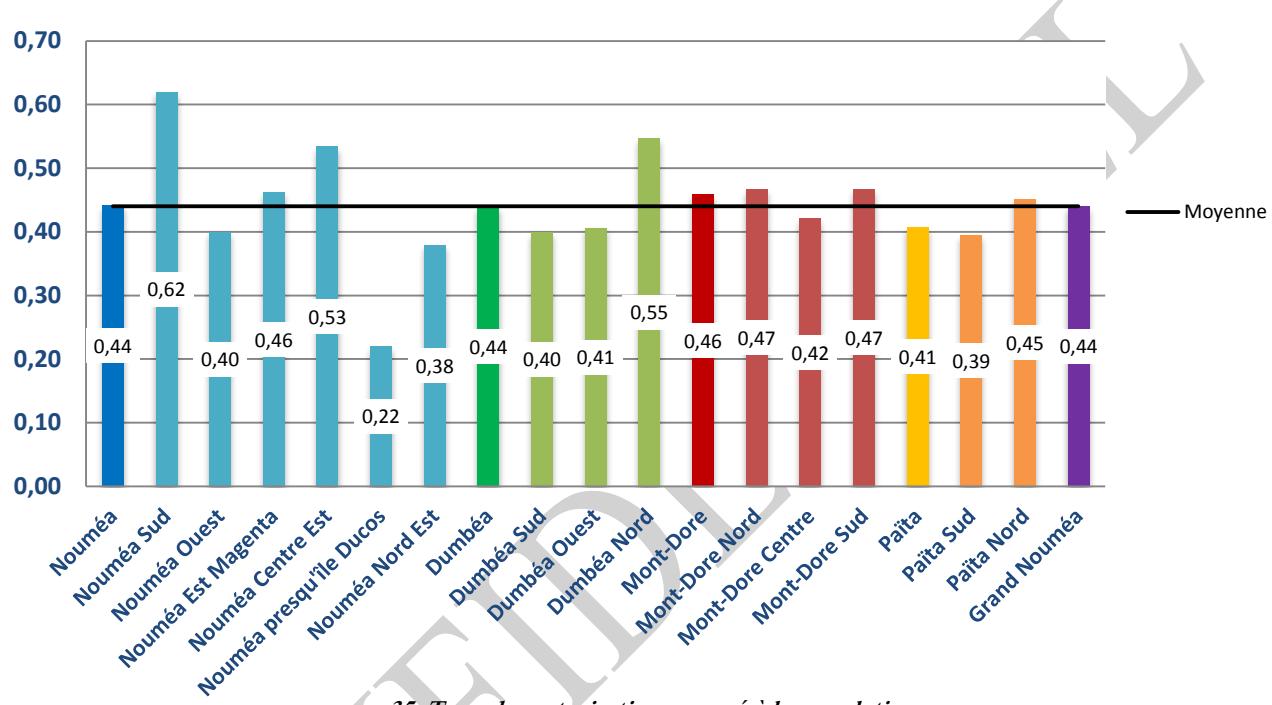
L'achat d'une moto ou d'un scooter étant fortement lié au revenu, l'analyse de la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence du ménage possédant un deux-roues motorisés met en avant que seulement 1,8% des ouvriers ont accès à ce moyen de déplacement, contre 38,7% des employés (Cf. Tableau complémentaire n°23, p.132).



Près d'un quart des cadres ont un deux-roues à disposition, tandis que 14,0% des artisans-commerçants en possèdent un et 12,9% des professions intermédiaires. 8,9% sont inactifs. Ces proportions sont globalement en phase avec la situation des habitants de l'agglomération. Cependant, s'il y a près de 13% d'ouvriers dans le Grand Nouméa, ils ne correspondent qu'à 2% des utilisateurs de deux-roues motorisés. A l'inverse, 11,5% des travailleurs Grand-Nouméens sont cadres et représentent pourtant 25% des utilisateurs de deux-roues motorisés.

E. Taux de motorisation

1. Taux de motorisation ramené à la population

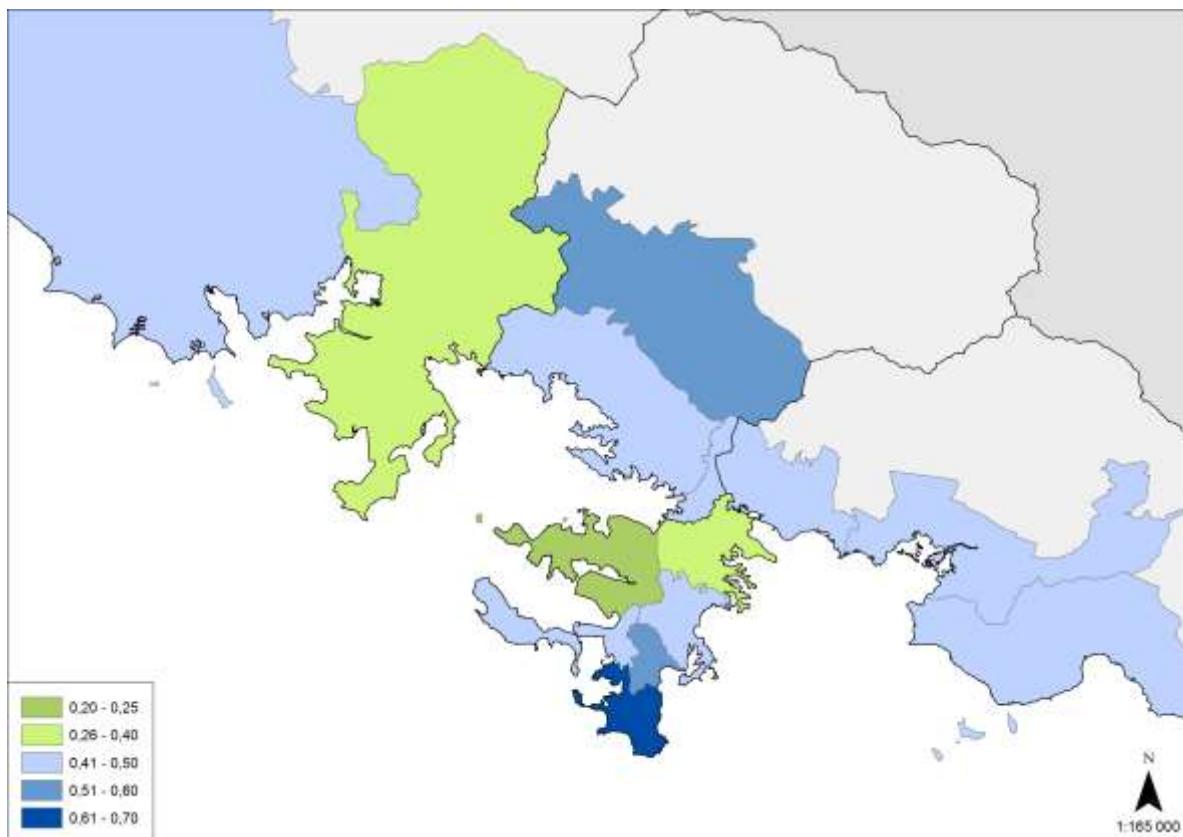


35. Taux de motorisation ramené à la population

Le taux d'équipement en voiture par personne permet d'identifier le taux de pénétration au sein d'un zonage spécifique. Pour une analyse plus complète, il convient d'affiner à l'aide du taux de motorisation. Cette donnée correspond au rapport entre le nombre de véhicules disponibles et le nombre d'habitants.

L'Enquête Ménage Déplacements de l'agglomération calaisienne, servant de référence, a un taux d'équipement semblable à celui de Nouméa, mais un taux de motorisation 20% supérieur à celui observé au sein de l'agglomération nouméenne : à savoir 0,54 véhicule par habitant du Pays du Calaisis contre 0,44 véhicule par Grand-Nouméen. Le taux de motorisation ramené à la population totale de la zone est fortement lié au revenu, à l'âge du chef de famille et au nombre de personnes composant le ménage. En effet, le delta entre le Syndicat Intercommunal du Pays du Calaisis et celui du Grand Nouméa s'explique essentiellement par une taille des ménages plus faible en France métropolitaine qu'en Nouvelle-Calédonie.

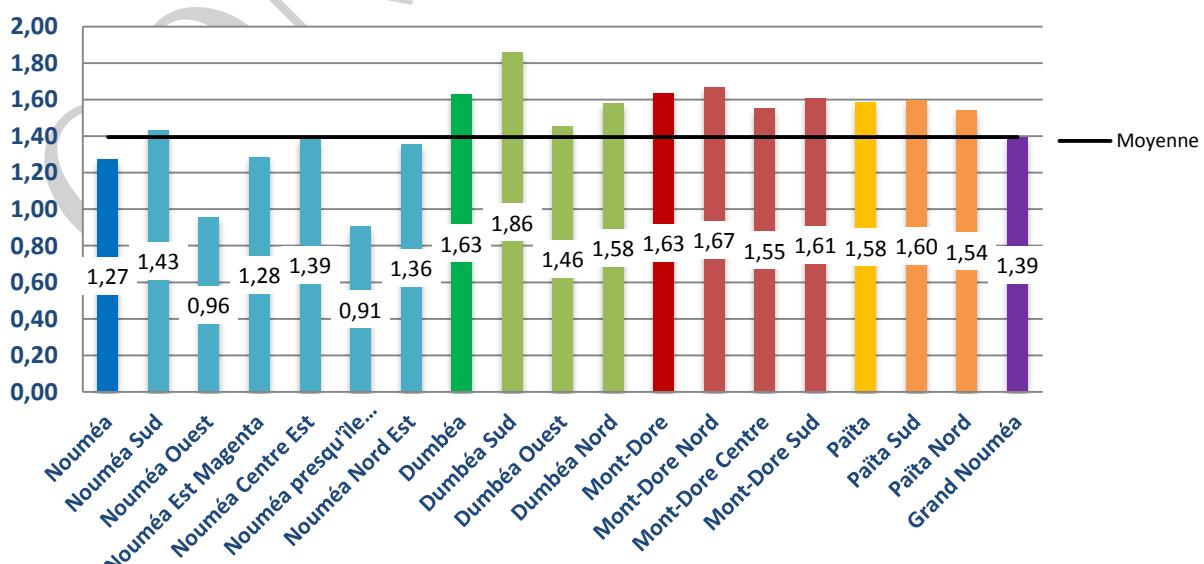
Au sein du Grand Nouméa, les communes de Nouméa et Dumbéa ont un taux de motorisation ramené à la population au niveau moyen de l'agglomération (soit 0,44 véhicule par personne). La commune de Païta a un taux de 0,41 quand le Mont-Dore est à 0,46 véhicule par habitant. L'étude des données des quatre villes du Grand Nouméa ne permet pas de dégager des disparités fortes, au contraire de l'étude plus fine zone par zone.



36. Carte du nombre de voitures par individu

Le taux de motorisation est fortement lié aux zones à hauts revenus. Nouméa Sud est caractérisée par un taux de motorisation très important – 0,62 véhicule par personne – alors que seul un habitant sur cinq de Nouméa presqu’île de Ducos a accès à un véhicule. Plus d’un habitant sur deux de Nouméa Sud, Nouméa Centre Est et Dumbéa nord bénéficient d’un véhicule. Nouméa presqu’île Ducos, Nouméa Nord Est et Païta Sud ont un taux de motorisation ramené à la population inférieur à 0,40 véhicule par personne.

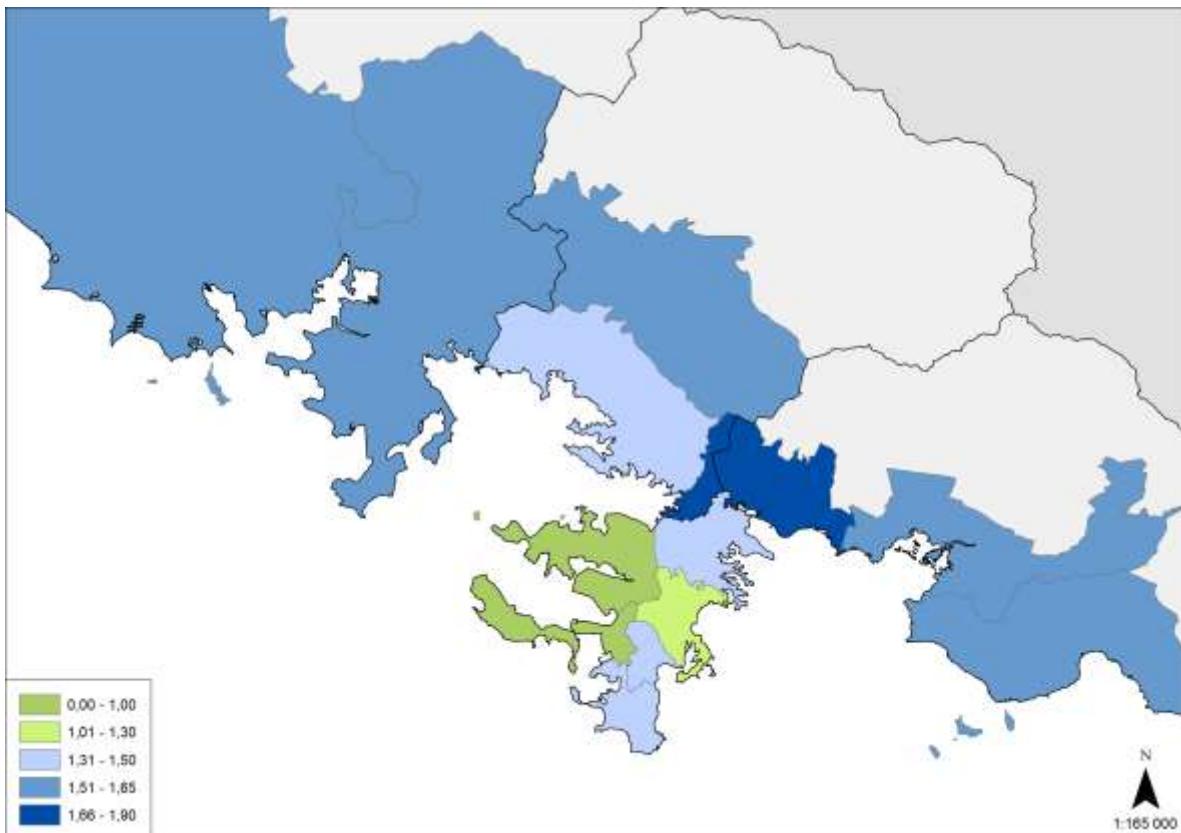
2. Taux de motorisation par ménage



37. Taux de motorisation ramené aux ménages



La taille des ménages étant plus élevée en Nouvelle-Calédonie, les taux de motorisation par personne sont de fait plus faibles que ceux observés en métropole. Cependant, cet écart se réduit lorsque les taux de motorisation sont ramenés non pas à la population mais aux ménages. Ainsi, le nombre moyen de véhicules à disposition des ménages est de 0,91 au sein de Nouméa presqu'île Ducos, et de 1,86 au sein de Dumbéa Sud. Sur l'ensemble de l'agglomération nouméenne, le nombre moyen de véhicules à disposition des ménages est de 1,4 – soit un taux identique à celui observé en 2002.



38. Carte du nombre de voitures par ménage

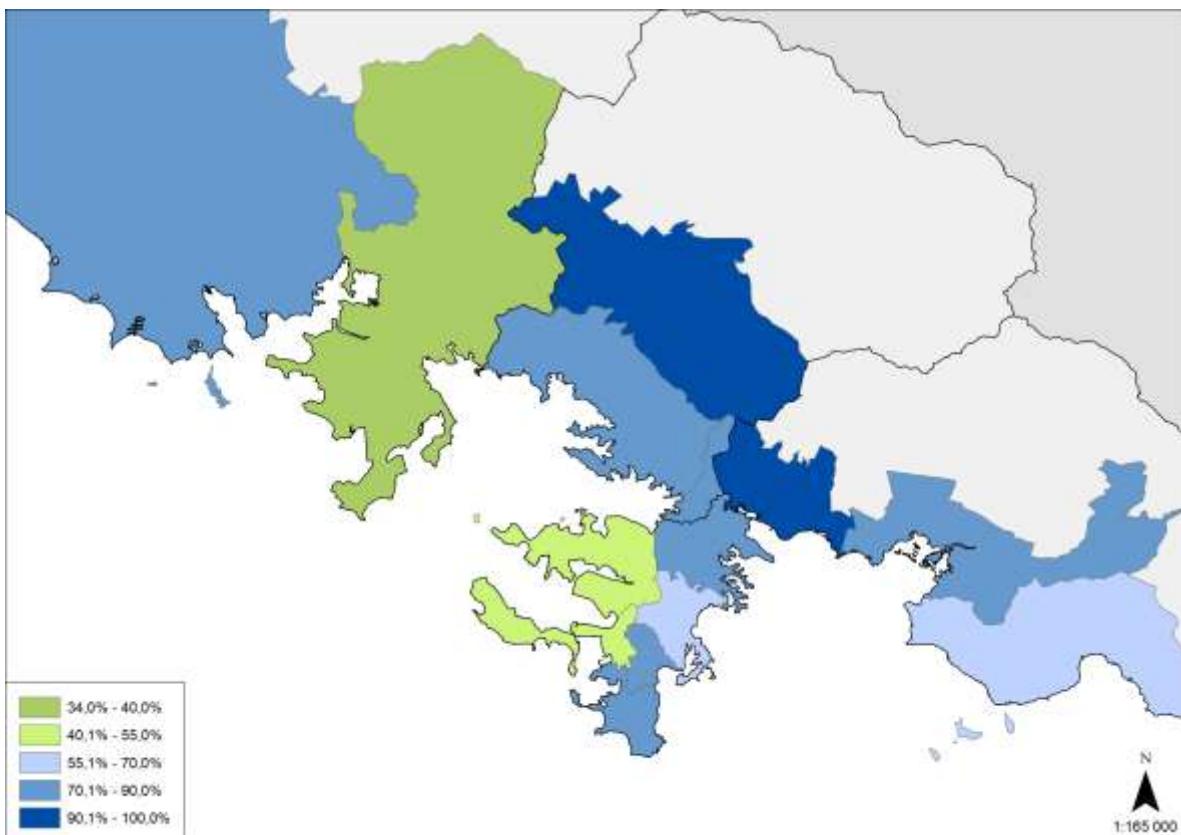
F. Stationnement : un réel problème ?

1. Présence d'un emplacement de stationnement pour son logement

Les Grand-Nouméens habitent en grande majorité dans des maisons individuelles permettant la construction et l'usage d'un carport, d'un garage ou la présence d'un emplacement réservé (sur la chaussée ou dans son terrain). Au sein de l'agglomération, 72,0% des ménages disposent d'un emplacement de stationnement pour leur véhicule (que les ménages soient motorisés ou non). Parmi les ménages ayant accès à au moins un véhicule, 77,8% ont un emplacement pour leur voiture.

Les habitants de Dumbéa sont à 82,6% détenteurs d'une place de stationnement pour leur véhicule, contre 80,2% au Mont-Dore, 71,4% à Nouméa et seulement 47,0% à Païta. Le très faible taux de logements disposant d'un emplacement sur la commune de Païta peut s'expliquer par la non-prise en compte d'une zone de stationnement sur le terrain et par les logements du lotissement Scheffleras qui ne disposent pas tous d'une place de parking (Cf. Tableau complémentaire n°24, p.133).

En prenant uniquement les ménages motorisés, les proportions restent les mêmes au sein des quatre communes.



39. Carte des foyers avec un garage, un carport ou un emplacement réservé

En revanche, les ménages non motorisés ne sont détenteurs d'un emplacement réservé qu'à hauteur de 38,7% en moyenne sur l'agglomération, notamment 64,7% sur la commune de Dumbéa, contre moins d'un sur deux pour les trois autres communes. L'accès à une voiture n'est donc pas entièrement corrélé à un garage, à un carport ou à un emplacement de stationnement.

A Nouméa au sein de Nouméa Ouest, seuls 19,9% des logements ont un emplacement réservé, et cinq des six zones de la ville sont composées majoritairement de logements ne disposant pas d'une place pour une voiture. A Nouméa, 66,8% des ménages sans véhicule ne disposent pas d'un garage ou d'un emplacement, ce taux monte à 80,0% au Centre-Ville et à plus de 71% à Nouméa Centre Est et Nouméa presqu'île Ducos. En revanche, plus de 50% des ménages non motorisés de Nouméa Nord Est disposent d'une possibilité de stationner leur voiture.

La commune de Païta est scindée en deux sur cette caractéristique : à Païta Sud, seul 30,5% des ménages disposent d'un emplacement alors que 73,0% des logements en disposent à Païta Nord.

Toujours pour les ménages non motorisés, une distinction entre quartiers existe au Mont-Dore : seules les zones du Mont-Dore Centre et Sud possèdent moins de 27% de logements avec un carport, un garage ou une place de stationnement dédiée, alors que 71,4% des ménages du Mont-Dore Nord en disposent.

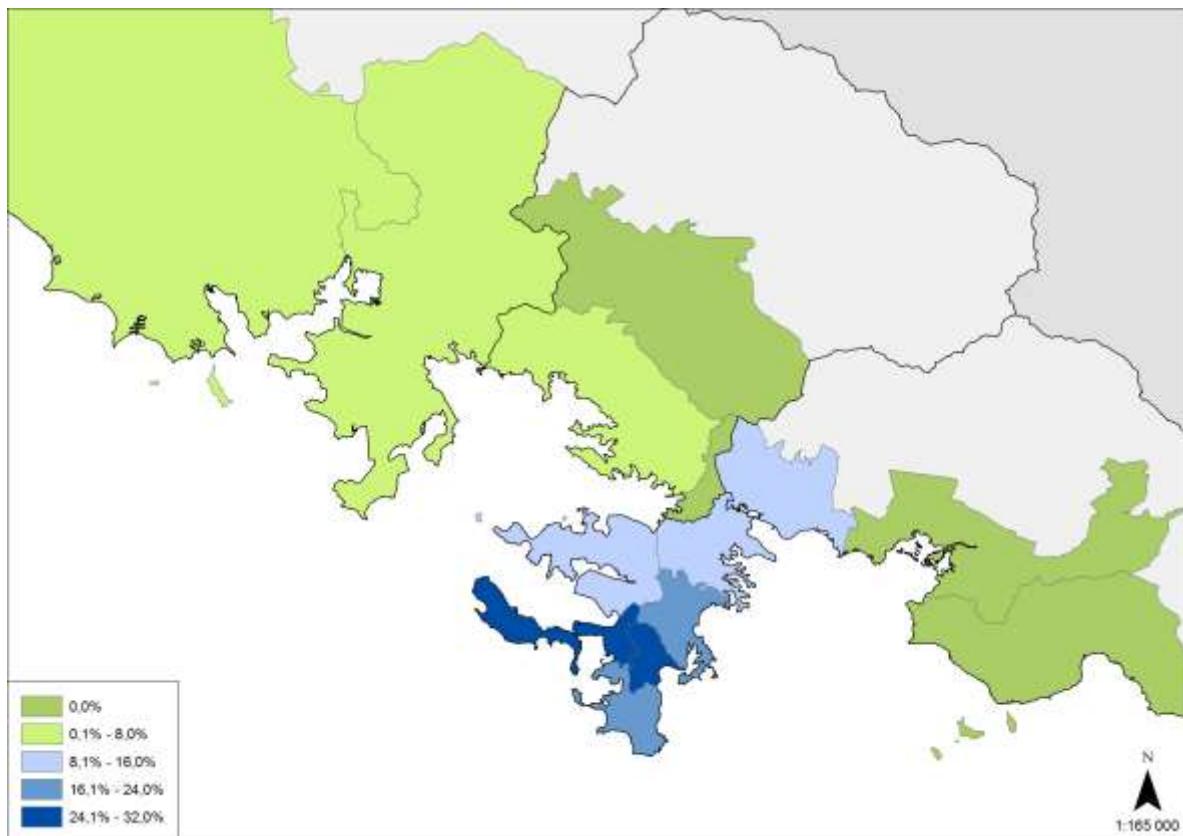
A Dumbéa, moins la zone est urbaine, plus le nombre de ménages non motorisés disposent tout de même d'un emplacement dédié à la voiture.



2. Le stationnement sur le lieu de travail

Si la grande majorité des Grand-Nouméens ne connaît pas de difficulté pour stationner leur véhicule autour de leur logement, le stationnement au travail reste une problématique forte dans l'imaginaire social. L'enquête ménages logements déplacements analyse cet état de fait et propose un nouvel éclairage.

La ville de Nouméa – notamment le Centre-Ville et la presqu'île de Ducos – concentre la part la plus importante de l'emploi du Grand Nouméa. Les déplacements pendulaires nombreux et les problèmes d'engorgement des voies pénétrantes de la ville sont autant d'indicateurs du fort taux de motorisation. Le stationnement une fois arrivé à destination est-il pour autant une réelle problématique ?

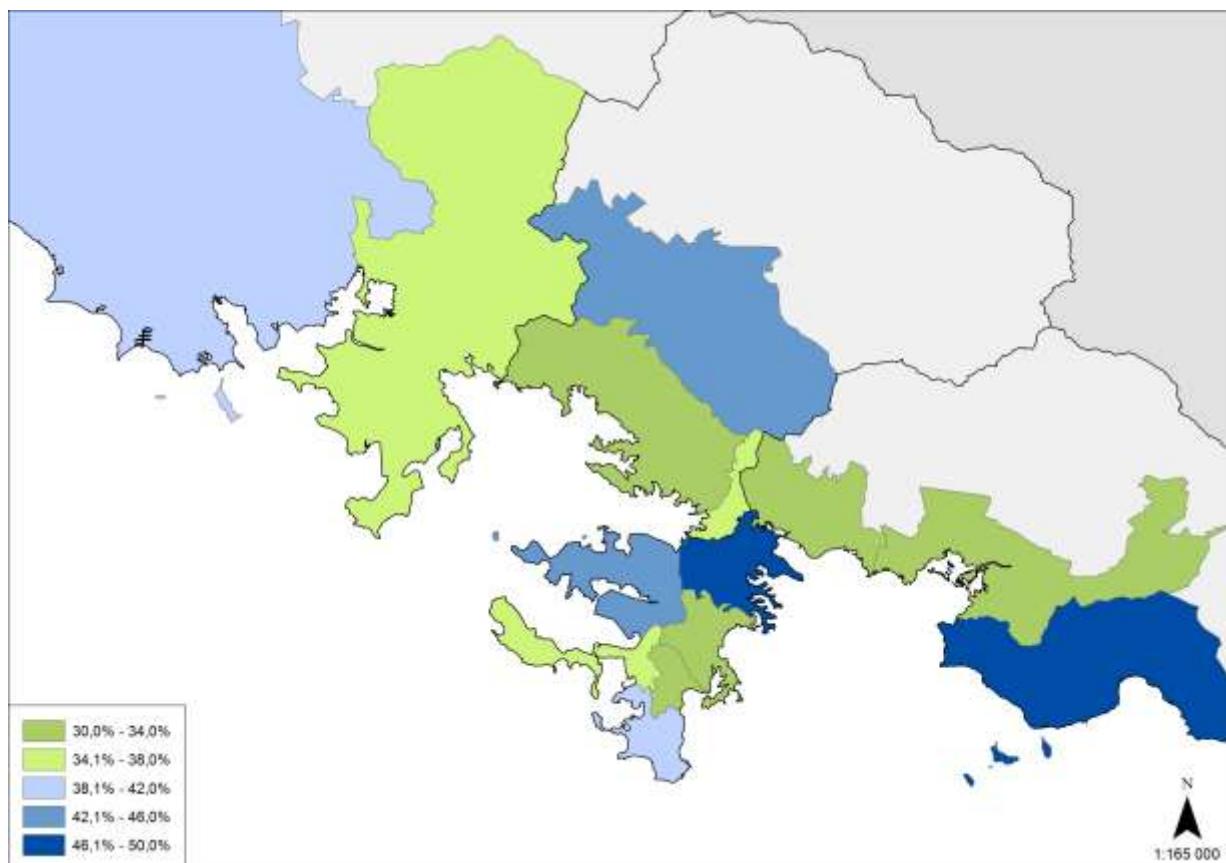


40. Carte des actifs ayant des soucis de stationnement sur le lieu de travail

Sans surprise, quatre secteurs se distinguent par un taux élevé de personnes ayant des problèmes à se garer près de leur emploi : les quatre secteurs les plus au Sud de Nouméa. En moyenne, sur ces quatre secteurs 23,0% des actifs déclarent avoir du mal à stationner à proximité de leur lieu de travail. Nouméa Centre Est et Nouméa Ouest dépassant même les 25% (respectivement 26,5% et 25,0%). Les soucis de stationnement de Nouméa Ouest peuvent en partie être imputés au nombre important d'emplois concentrés dans le Centre-Ville de Nouméa. Les administrations qui y sont localisées ne permettent pas non plus un étalement horaire important, ce qui implique la nécessité d'une offre importante dans ce cœur historique (Cf. Tableau complémentaire n°25, p.133).

Le Mont-Dore Nord est également identifiée comme un secteur où près de 11% des actifs ont du mal à trouver une place de stationnement pour leur véhicule. Enfin, malgré le pôle économique majeur que constitue la presqu'île de Ducos, moins de 10% des personnes y travaillant déclarent avoir un souci à stationner leur voiture – la zone d'activité étant occupée par de nombreux entrepôts ou docks, l'espace disponible pour se garer est souvent important, ce qui explique en partie ce faible taux.

Au sein de ces quatre secteurs, 60% des personnes estimant avoir des problèmes de stationnement sont des employés, 15,2% des cadres, 13,6% des professions intermédiaires et 8,5% des artisans-commerçants. Les ouvriers ne déclarent pas de problème de stationnement.



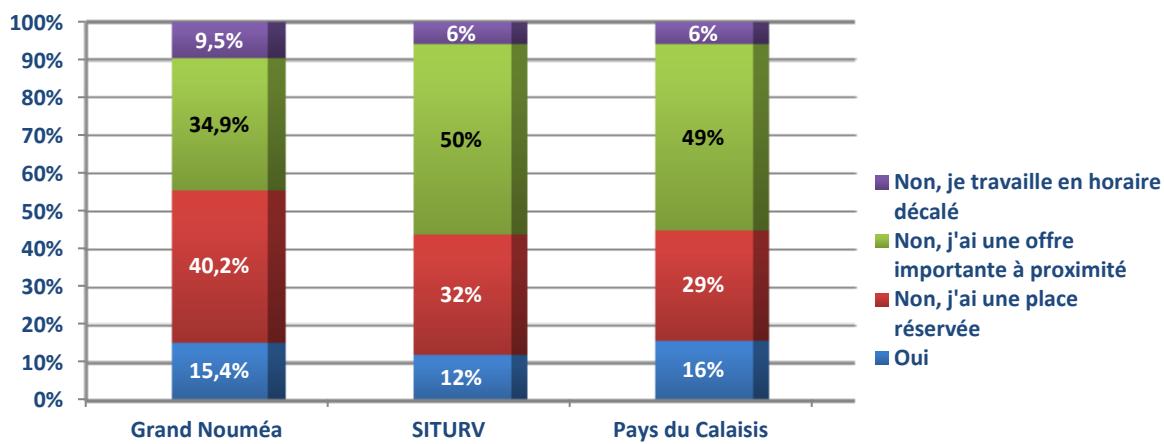
41. Carte des actifs ayant une place de stationnement réservée sur leur lieu de travail

En moyenne sur les quatre secteurs les plus au Sud de Nouméa, 38,4% des actifs déclarent avoir une place réservée sur leur lieu de travail. Ce taux atteint les 48,1% chez les cadres et 40,9% chez les artisans commerçants – ces derniers pouvant affirmer avoir une place réservée lors de livraisons à proximité de leur travail. En dehors des agriculteurs (catégorie socio-professionnelle pas assez représentative en nombre au sein de ces zones pour dégager des tendances), on observe que seules 34,1% des professions intermédiaires disposent d'une place de stationnement (soit le taux le plus bas des différentes CSP), 36,3% chez les employés et 40,0% chez les ouvriers.

Enfin, toujours au sein de ces quatre zones centrales, 32% des travailleurs déclarent que l'offre de stationnement disponible est importante et donc satisfaisante (puisque il ne déclare pas de problème). Il est intéressant de noter que 8% des actifs de ces secteurs travaillent en horaire décalé, essentiellement des employés et des artisans-commerçants (Cf. Tableau complémentaire n°25, p.133).

En France métropolitaine, dans des intercommunalités de taille équivalente composées d'une zone suburbaine et rurale tournée vers une ville centre (tel que le pays de Calaisis autour de Calais ou l'intercommunalité de Valenciennes), les problèmes de stationnement sont plus prégnants :

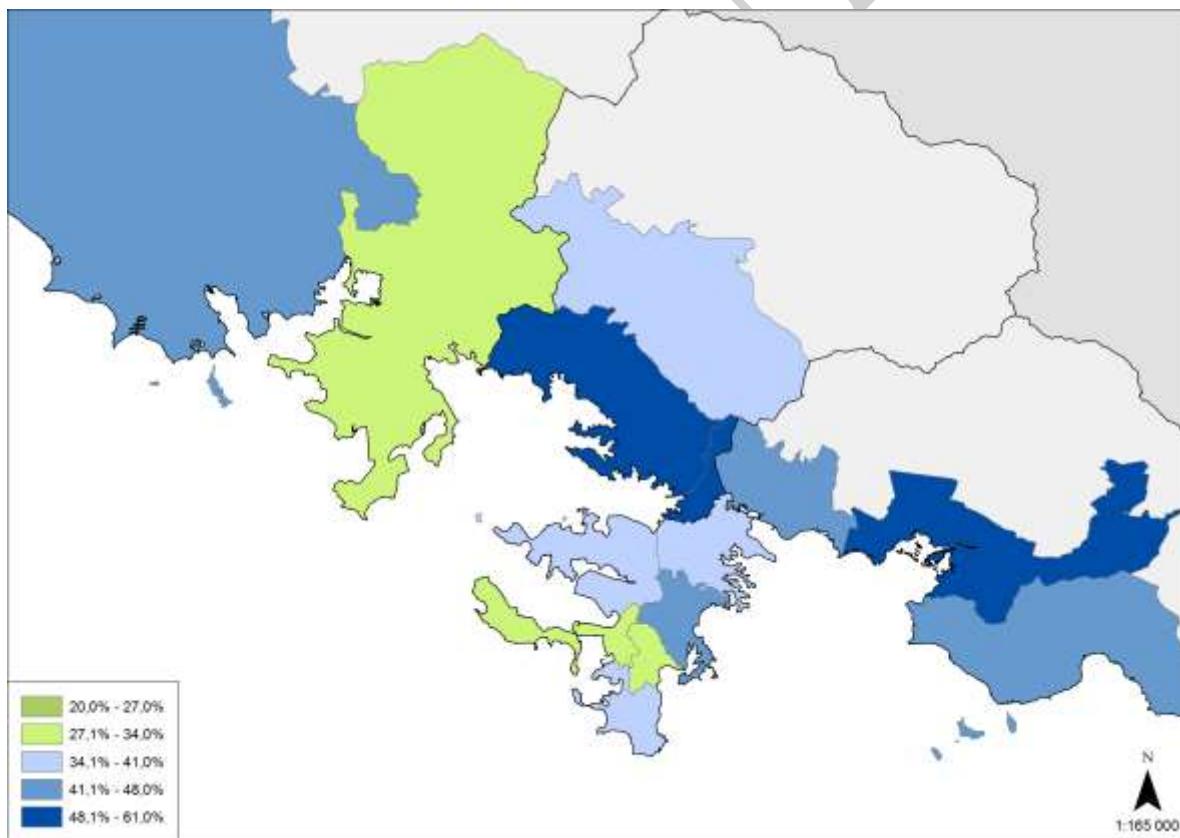
- 49% des ménages possédant une voiture dans l'intercommunalité de Valenciennes (Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes - SITURV) et de Calais (Syndicat Mixte du pays du Calaisis) déclarent avoir une offre de stationnement importante ;
- Au SITURV, 31% des ménages déclarent avoir une place réservée, et 29% dans la région de Calais ;
- 11% des résidents de la région de Valenciennes déclarent ainsi avoir des problèmes de stationnement sur le lieu de travail contre 17% des résidents du pays de Calaisis.



42. Problème de stationnement sur le lieu de travail ou d'études

Le nombre de personnes ayant des difficultés à trouver une place de stationnement sur leur lieu de travail au sein du Grand Nouméa ne diffère pas des taux observés en France métropolitaine, autour de 15%.

Les Grand-Nouméens disposent de plus de places réservées que les métropolitains, presque 10 points de plus, et l'on dénombre un taux plus important d'actifs ayant des horaires décalés qui leur permettent de stationner leur véhicule aisément.



43. Carte des actifs ayant une large offre de stationnement sur le lieu de travail

Seulement 35% des actifs du Grand Nouméa déclarent avoir une offre importante à proximité de leur lieu de travail pour garer leur véhicule (parking ou stationnement sur rue), contre 50% pour les métropolitains, mais cela ne correspond pas directement à une faiblesse de l'offre. En effet, l'offre à proximité des lieux de travail et d'études est compensée par le taux de places réservées et par les travailleurs ayant des horaires différents. Cela ne correspond donc pas à un manque de places plus important qu'en métropole.



Le stationnement, s'il est problématique pour certains, est surtout marqué par un nombre important de places réservées, notamment au sein de catégories socio-professionnelles définies, tels que les cadres ou encore les employés. Cette primauté au stationnement est nettement plus forte que dans les intercommunalités de tailles équivalentes en France Métropolitaine.

3. Le stationnement dans le Centre-Ville de Nouméa

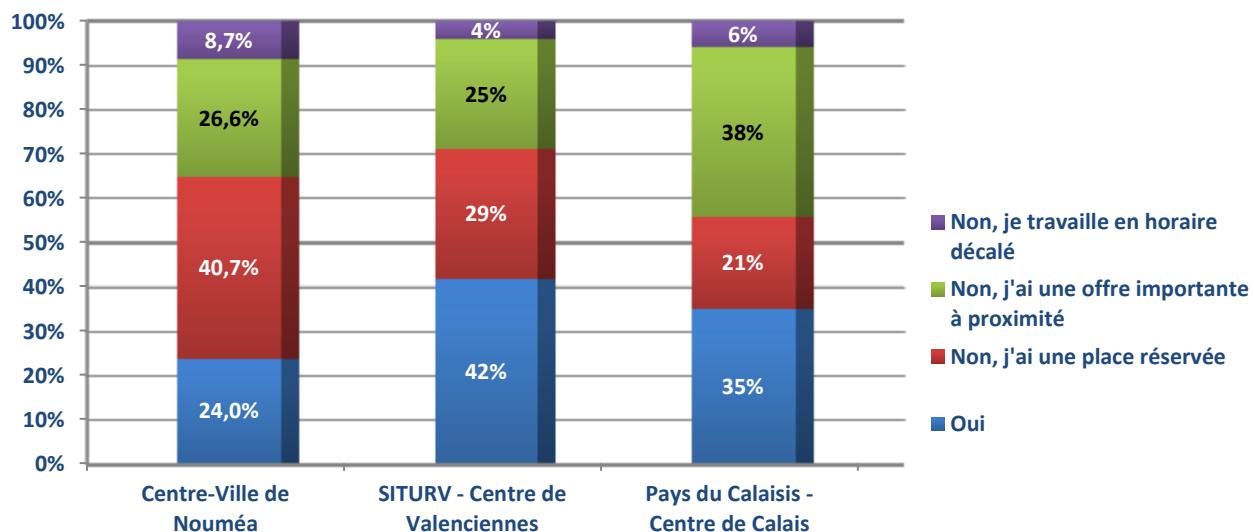
Un focus peut être fait sur le stationnement en Centre-Ville à Nouméa, car il correspond également à un pôle économique très important. Dans un souci de comparaison, les données de la zone de Nouméa Ouest sont étudiées en détail car ce secteur correspond au plus grand bassin d'emplois du Grand-Nouméa (Cf. Tableau complémentaire n°25, p.133).

La première constatation est que les problèmes de stationnement pour les actifs sont nettement moindres en comparaison avec les centres villes métropolitains. Parmi, les travailleurs du centre-ville de Nouméa, ils ne sont que 25% à déclarer des problèmes de stationnement, alors qu'ils sont de 13 et 20 points de plus pour Calais et le centre de Valenciennes. Ces facilités de stationnement au sein du pôle économique nouméen, s'explique en partie par le fort nombre de places réservées pour les actifs de ces secteurs.

Le nombre de places réservées pour les travailleurs est très nettement supérieur aux villes métropolitaines : près de 19 points de plus que Calais et 11 points de plus que le centre-ville de Valenciennes. Plus d'un travailleur du Centre-Ville de Nouméa sur trois à une place réservée pour stationner sur son lieu de travail.

L'offre importante en stationnement à proximité est variable selon les communes et le ressenti des actifs. Si le taux au sein du centre-ville de Nouméa est plus important que dans le centre-ville de Valenciennes, il est cependant bien moindre que le taux déclaré par les actifs du centre-ville de Calais.

En conclusion, ce focus sur le stationnement en centre-ville démontre qu'il est plus facile de se garer au sein de Nouméa Ouest que dans les centres urbains métropolitains et que les problèmes de stationnement au sein du Grand Nouméa sont à relativiser et minorer.



44. Problème de stationnement à Nouméa (Sud, Ouest, Centre Est et Est Magenta)



G. L'utilisation du vélo dans l'agglomération

Le vélo n'est pas un mode développé au sein du Grand Nouméa. Sa pratique tend à s'intensifier comme dans de nombreuses agglomérations mondiales, mais certaines caractéristiques propres aux quatre communes peuvent constituer des freins ou des blocages.

La topographie du Grand Nouméa, sans être un frein rédhibitoire, peut être ressentie comme une contrainte – le vallonnement et les nombreux reliefs, même sur de courtes distances peuvent décourager, même si l'usage du vélo électrique pallie à cette contrainte. Le climat, associé au manque d'infrastructure (aménagement et mobilier urbain, pistes ou bandes cyclables en faible nombre, itinéraires adaptés au relief) et au manque d'interface avec l'entreprise (intégration de locaux pour les vélos, douche en accès, ...) est également une contrainte difficile à surmonter pour certains utilisateurs de ce mode.

Malgré cela, 0,60% des Grand-Nouméens utilisent tous les jours ou presque le vélo comme mode de déplacement contre près de 2% en métropole. L'échantillon étudié est donc faible, mais l'analyse est nécessaire pour prendre en compte ce mode doux. Les déplacements à faibles impacts environnementaux et l'ensemble des modes doux et/ou actifs sont autant d'axes de développement majeur pour la mobilité de demain.

Les déplacements, notamment au sein d'aires très urbaines (comme peut l'être la commune de Nouméa et les quartiers limitrophes), en vélo sont donc à valoriser et à développer. Les cyclistes Grand-Nouméens quotidiens, ou presque, représentent une part très faible des déplacements totaux, moins de 1%. Malgré un nombre assez faible d'utilisateurs réguliers, des caractéristiques peuvent être dégagées quant aux conditions d'utilisations et aux caractères sociaux des cyclistes.

Enfin, l'utilisation régulière du vélo n'est pas un palliatif au manque de permis. En effet, plus de 80% des cyclistes journaliers sont titulaires du permis de conduire, et seulement 16,6% ne peuvent légalement pas conduire de véhicule motorisé. Pour la grande majorité, il s'agirait donc plus d'un choix que d'une contrainte. Enfin 80,2% des personnes déclarant se servir d'un vélo tous les jours, ont un lieu de travail fixe. Cette donnée facilite, par la connaissance du lieu et du temps de trajet notamment, l'utilisation d'un cycle, pour les déplacements domicile-travail.

1. Caractéristiques sociales des utilisateurs quotidiens de vélo

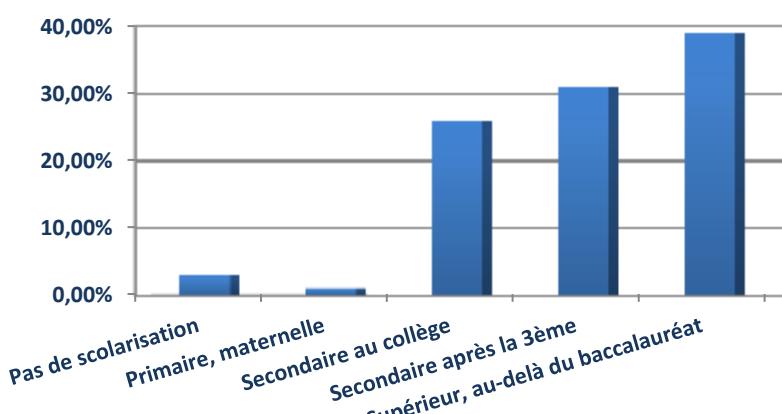
L'utilisation d'un cycle est essentiellement masculine puisque 72,6% des cyclistes quotidiens sont des hommes.

Ce mode de déplacement est également fortement lié à l'âge. Les contraintes inhérentes aux déplacements cyclistes imposent une condition physique adéquate, elle-même liée à l'âge. Par conséquent, parmi les utilisateurs journaliers 19,4% ont moins de 20 ans, alors que la majorité, 50,5%, déclare avoir entre 20 et 39 ans. Les personnes âgées de plus de 60 ans ne sont que 6,3% à se déplacer en vélo tous les jours.

L'autre caractéristique forte des utilisateurs du vélo est leur situation d'activité : 75,6% travaillent et 16,7% sont des élèves ou des étudiants. Ces deux activités correspondent à 92,3% des utilisateurs de vélo. Le vélo est donc une alternative crédible pour les déplacements des personnes encore scolarisées, et les axes de développement sont nombreux : création et pérennisation des pistes et/ou bandes cyclables à destination des lieux d'éducation, sécurisation des routes et des ronds-points, campagnes de sensibilisation, possibilité de transporter son vélo dans le futur Néobus...



2. Un niveau d'étude important pour les cyclistes



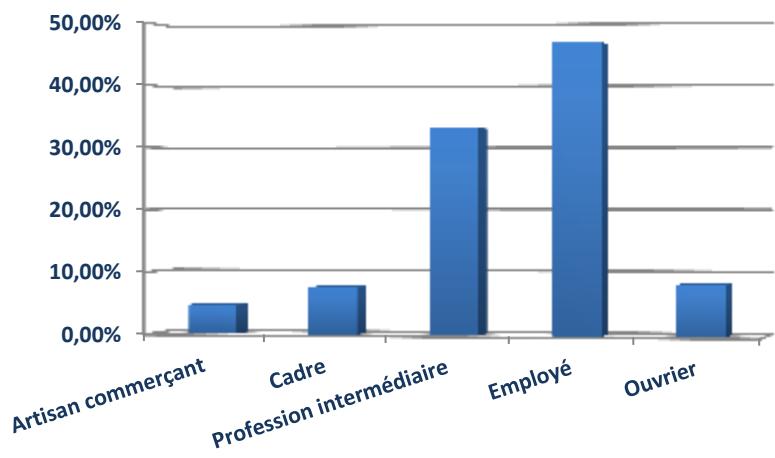
45. Niveau d'études atteint par les utilisateurs quotidiens de vélo

Au-delà de l'activité professionnelle, le niveau d'études atteint des cyclistes journaliers de l'agglomération est une valeur clef pour analyser les déplacements en vélo des Grand-Nouméens. Plus le niveau d'éducation est élevé, plus le vélo est utilisé. Le véritable clivage se situe lors du passage au collège. Par conséquent, le niveau d'instruction augmentant au sein des nouvelles générations, l'utilisation du vélo devrait de fait se développer.

3. Les employés : grands utilisateurs du vélo

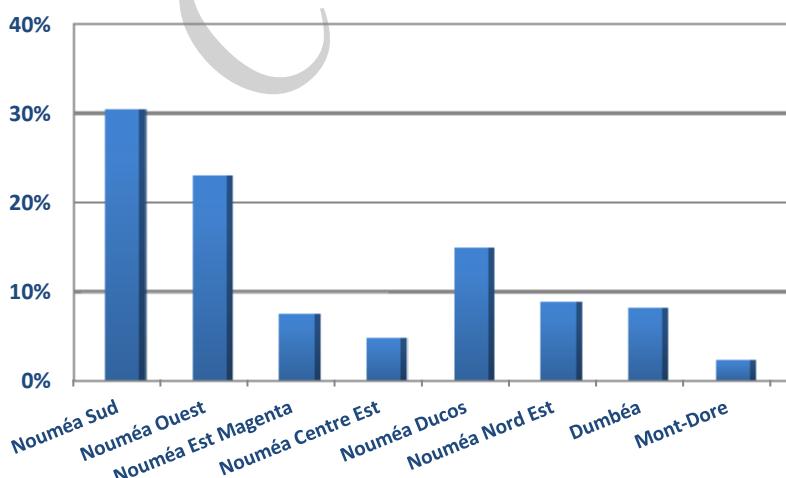
Si le niveau d'étude impacte fortement l'utilisation du vélo au sein de l'agglomération, la corrélation n'est pas évidente avec la catégorie socioprofessionnelle. Les utilisateurs journaliers de vélo ne sont que pour 7,6% des cadres (qui ont pourtant un niveau d'études supérieur), soit un taux proche de celui des ouvriers (8,2%).

Les employés, 46,5%, et les professions intermédiaires, 33,0% (alors qu'ils correspondent à 9,5% des travailleurs de l'agglomération), forment le plus grand contingent de cyclistes réguliers.



46. CSP des utilisateurs quotidiens du vélo

4. Nouméa, domaine des cyclistes quotidiens



47. Localisation des utilisateurs journaliers du vélo

La densité favorise l'utilisation journalière du vélo, il n'est donc pas surprenant que la très grande majorité des cyclistes réguliers soit située à Nouméa et principalement au sein de Nouméa Sud (30,4%), Nouméa Ouest (23,0%) et de la presqu'île de Ducos (14,9%). Le vélo est donc fortement utilisé dans des zones densément peuplées, couplées avec un pôle économique, territoires où la longueur des déplacements reste faible. Aucun habitant de Païta n'a déclaré utiliser quotidiennement le vélo.



CONFIDENTIEL



Enquête Ménages Logements Déplacements

IV. Nature des déplacements

CONFIDENTIEL



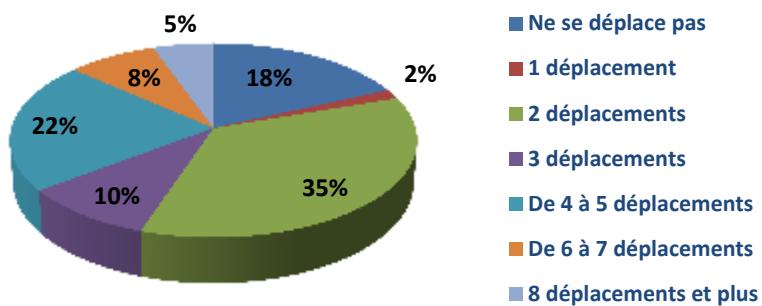
A. Nombre de déplacements quotidiens

L'ensemble des données sur les déplacements a été collecté au cours d'une semaine hors période scolaire, jours chômés et fériés. Par conséquent, les analyses suivantes sont établies en rapport aux déplacements ayant eu lieu du lundi au vendredi.

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 14 ans et plus du Grand Nouméa effectue 408.922 déplacements. Seuls les déplacements ayant au moins une extrémité au sein de l'agglomération sont pris en compte. Cependant une part non négligeable des Grand-Nouméens ne se déplacent pas chaque jour (un habitant sur cinq). Un déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif (activité), sur une voie publique, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou de plusieurs modes de transport. Le changement de mode n'est pas un motif de déplacements. Un déplacement est composé d'un ou plusieurs trajets. Un trajet est une portion d'un déplacement effectué au moyen d'un mode de transport. Le changement de mode implique la fin du trajet.

1. Une grande majorité de déplacements pendulaires

18,1% des résidents de l'agglomération ont déclaré ne pas se déplacer. Seuls 1,6% ne font qu'un déplacement unique par jour – ce type de déplacement induit une modification du lieu de repos pour la nuit.

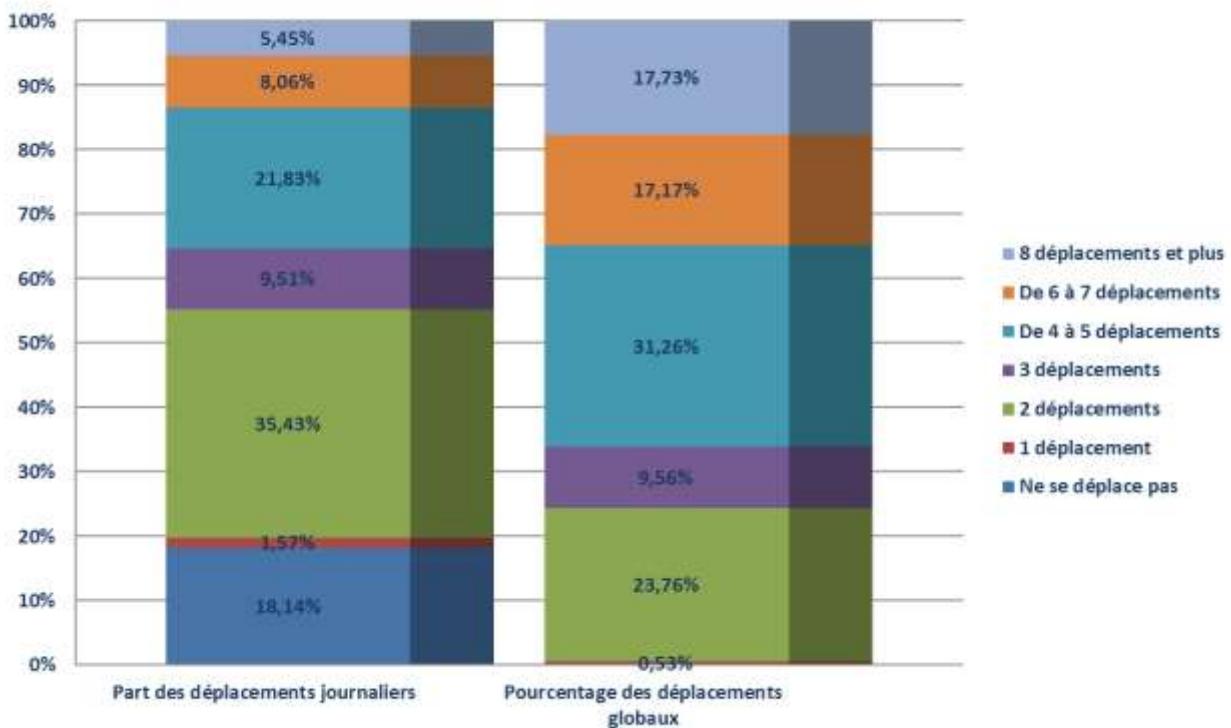


48. Répartition du nombre de déplacements journaliers

La part la plus importante, 35,4%, correspond aux personnes qui effectuent deux déplacements journaliers. Il est en effet très fréquent, notamment chez les étudiants et les utilisateurs de transport en commun, que les seuls déplacements de la journée soient effectués entre le domicile et le lieu d'études ou de travail.

2. Un tiers des déplacements réalisés par les ultra mobiles

Au sein de l'agglomération, 9,5% des personnes se déplacent trois fois par jour, et le volume de leur déplacement correspond à 9,6% des déplacements effectués au sein du Grand Nouméa. Cette corrélation se retrouve dans une moindre mesure pour les personnes ne se déplaçant qu'une seule fois par jour : 1,6% de la population effectuent 0,5% des déplacements (Cf. Tableau complémentaire n°26, p.134).



49. Corrélation entre le nombre de déplacements et le volume global des déplacements

Cependant, le taux n'est pas constant pour les autres groupes de la population. Légèrement plus d'un tiers des habitants du Grand Nouméa (35,4%) effectuent deux déplacements par jour. Néanmoins en volume de déplacements, ces Grand-Nouméens effectuent moins d'un quart (23,8%) des déplacements au sein de l'agglomération. De plus, alors que seulement 5,5% de la population effectuent plus de 8 déplacements journaliers, le volume de ces déplacements est supérieur de 15 points soit 17,7% du total des déplacements de l'agglomération.

Cette proportion se constate, dans une moindre mesure, chez les habitants se déplaçant de 4 à 5 fois par jour et de 6 à 7 fois par jour. Entre 4 et 5 déplacements par jour, 21,8% de la population effectuent plus de 31,2% des déplacements, et les 8,0% d'habitants réalisant 6 à 7 déplacements par jour effectuent 17,2% des déplacements de l'agglomération.

Les ménages effectuant uniquement un déplacement pendulaire ne correspondent donc qu'au quart des déplacements de l'agglomération.

3. Analyse des déplacements par commune

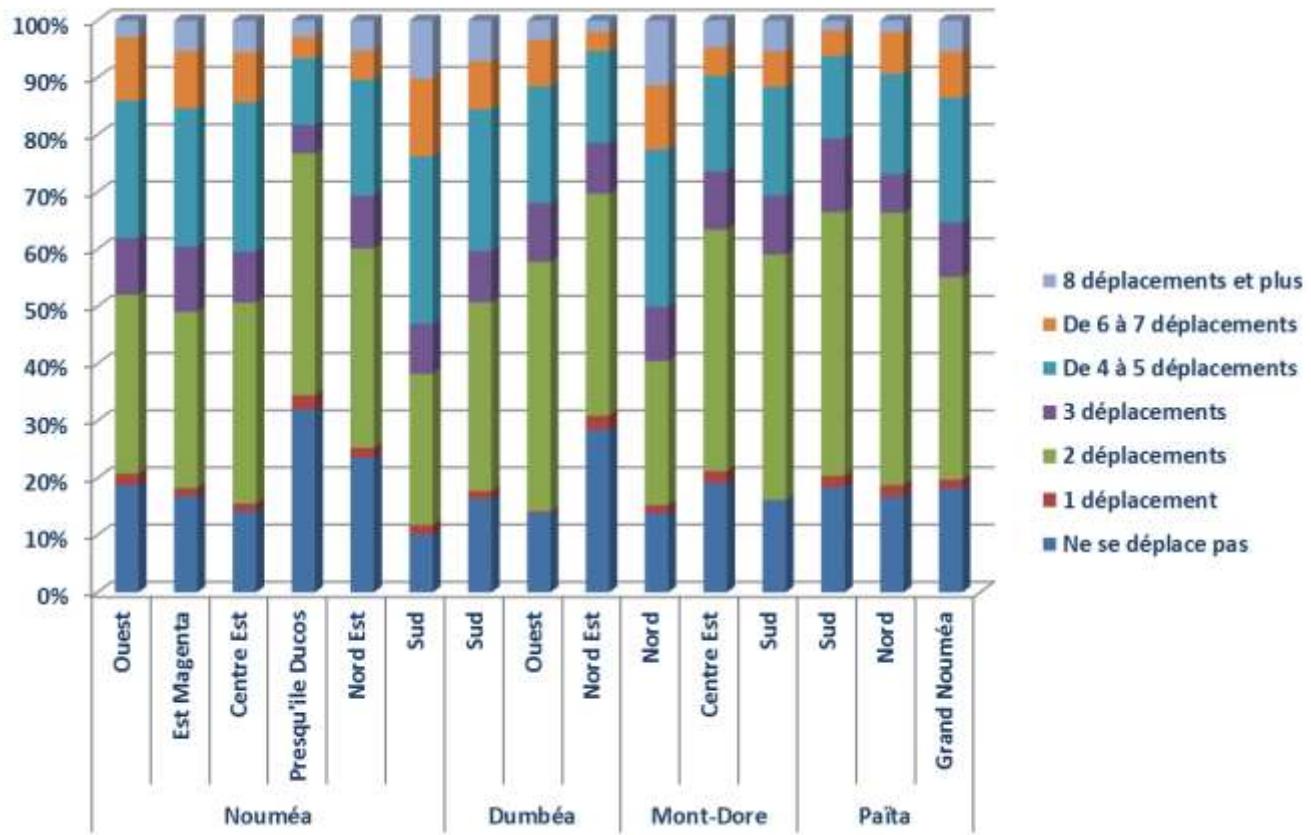
L'analyse par commune permet de dégager deux tendances : d'un côté Nouméa et le Mont-Dore et de l'autre Dumbéa et Païta.

Un tiers des résidents de Nouméa et du Mont-Dore effectuent deux déplacements par jour, tandis que 15% des habitants de ces deux communes se déplacent plus de six fois dans la journée. À Dumbéa et à Païta, les personnes effectuant plus de six déplacements sont peu nombreuses (10,9% et 7%), alors que près de 40% des habitants de Dumbéa et 46,5% à Païta effectuent uniquement deux déplacements journaliers.



Répartition des déplacements par commune

Au sein des zones urbanisées, notamment Nouméa (hors presqu'île de Ducos), Dumbéa Sud et le Mont-Dore Nord, on note une part plus importante de Grand-Nouméens effectuant plus de deux déplacements journaliers –plus de 50% en moyenne. La densité et la proximité de nombreux services permettent de multiplier les déplacements contrairement aux zones peu denses et où les services sont moins nombreux. Les habitants des zones denses bien aménagées globalisent moins leurs achats, que les habitants des zones rurales qui cherchent à minimiser le nombre de leurs déplacements.



50. Pourcentage du nombre de déplacements journaliers effectués par zones

Au sein de toutes les zones très urbaines, le pourcentage de personnes effectuant de 4 à 5 déplacements ou 6 à 7 déplacements est supérieur à celui de l'agglomération. On observe également que plus de 10% des habitants de Nouméa Sud et du Mont-Dore Nord se déplacent au moins huit fois par jour, soit le double de la moyenne de l'agglomération (Cf. Tableau complémentaire n°27, p.134).

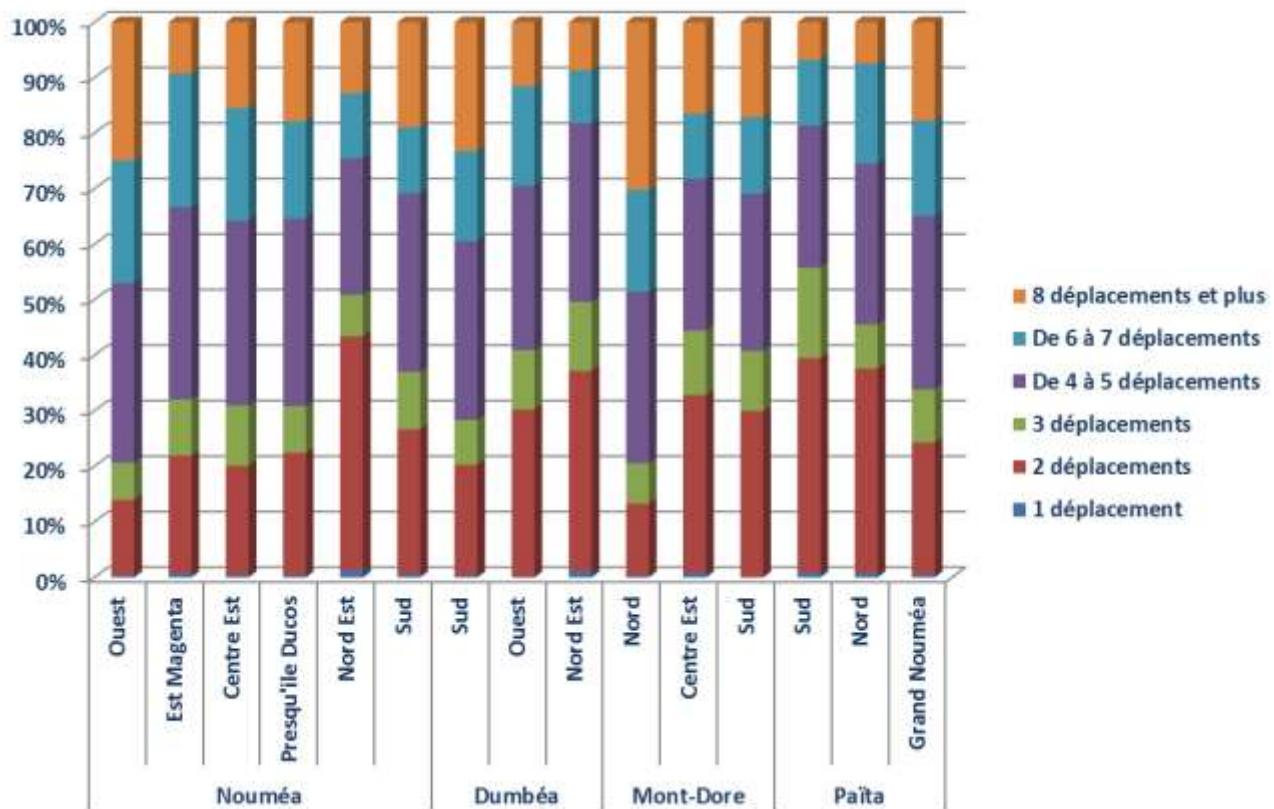
Nouméa presqu'île Ducos possède des caractéristiques particulières. Bien que ce soit un secteur fortement urbanisé, où l'activité économique est forte grâce à la présence de la zone industrielle de Ducos. Plus de 30% des habitants ne se déplacent pas (taux semblable à celui de Dumbéa Nord) et 42,3% se déplacent deux fois par jour, soit un pourcentage que l'on constate dans les zones peu urbanisées telles que Païta Sud et Nord ou encore le sud du Mont-Dore. De plus, faire trois déplacements est peu répandu car cela ne correspond qu'à 5% des habitants de cette zone. Le taux des résidents effectuant plus de 3 déplacements par jour est en moyenne deux fois inférieur à celui observé au sein de l'agglomération. Fortement marquée par un taux de chômage élevé et par des revenus relativement faibles, ces deux observations peuvent expliquer en partie la faible part des déplacements multiples par habitant.



Volume des déplacements par commune

Ce tableau est à mettre en corrélation avec le précédent. Les volumes de déplacements nous apportent des précisions, notamment sur les déplacements pendulaires et sur le fait que ceux-ci se concentrent chez un nombre restreint de Grand-Nouméens (Cf. Tableau complémentaire n°28, p.134).

Certaines personnes effectuent huit déplacements ou plus chaque jour de la semaine. Ce faible pourcentage de personnes (5,5% de l'agglomération) correspond pourtant à près d'un cinquième des déplacements (17,7%) du Grand Nouméa. A Nouméa Ouest, à Dumbéa Nord, et à Païta Sud et Nord, ces déplacements représentent moins de 10% du volume des déplacements de cette zone (6,8% et 7,4% pour les secteurs de Païta).



51. Volume de déplacements en fonction du nombre de déplacements effectués par zones

Les 35,4% des résidents de l'agglomération qui se déplacent deux fois par jour participent à 23,8% des déplacements. Des différences notables apparaissent entre les zones. Au sein des secteurs de Nouméa Sud et du Mont-Dore Nord, le quart des habitants qui effectuent 2 déplacements, ne correspond qu'à 13,5% et 12,9% des déplacements de ces zones. Les résidents de ces deux zones qui effectuent au moins 6 déplacements (soit respectivement 23,7% et 22,5%) participent à près d'un déplacement sur deux.

Enfin, 42,1% des déplacements de la presqu'île de Ducos, 36,1% de Dumbéa Nord, 38,7% de Païta Sud et 36,9% des déplacements de Païta Nord sont effectués par des résidents se déplaçant 2 fois par jour. Ce taux est fortement supérieur à la moyenne de l'agglomération (23,8%).



B. Mobilité dans le Grand Nouméa

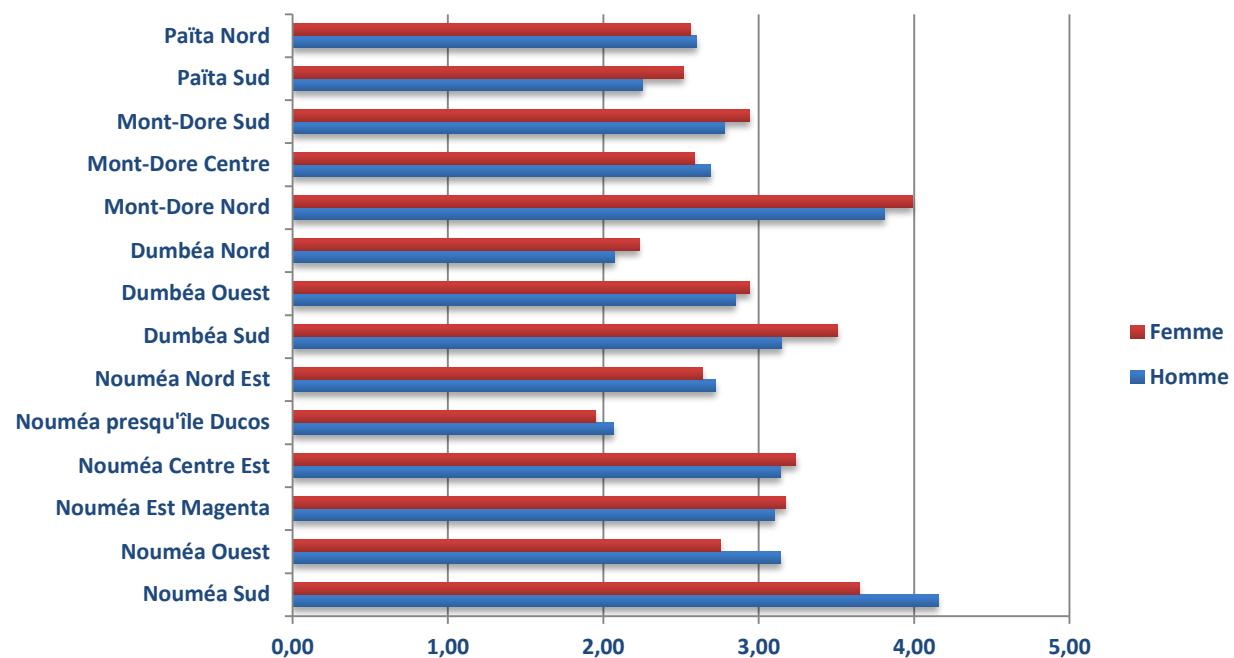
Pour aller plus loin dans l'analyse des déplacements quotidiens, il est important d'identifier les différentes façons de se déplacer en fonction de divers critères. Ainsi, les politiques publiques seront plus à même de prendre en compte les usagers au sein des différents aménagements urbains.

1. Mobilité selon le sexe

En moyenne sur l'agglomération, les hommes et les femmes se déplacent avec la même fréquence (2,97 pour les femmes et 2,99 déplacements par jour pour les hommes).

Au sein des communes, les écarts sont relativement faibles et ne permettent pas de tirer des enseignements précis. L'étude met cependant en avant que la commune de Nouméa est la seule de l'agglomération où les hommes se déplacent plus que les femmes (Cf. Tableau complémentaire n°29, p.135).

Dans tous les secteurs de Dumbéa, les femmes se déplacent plus que les hommes, même si les écarts sont faibles.



52. Mobilité en fonction du sexe et du lieu de résidence

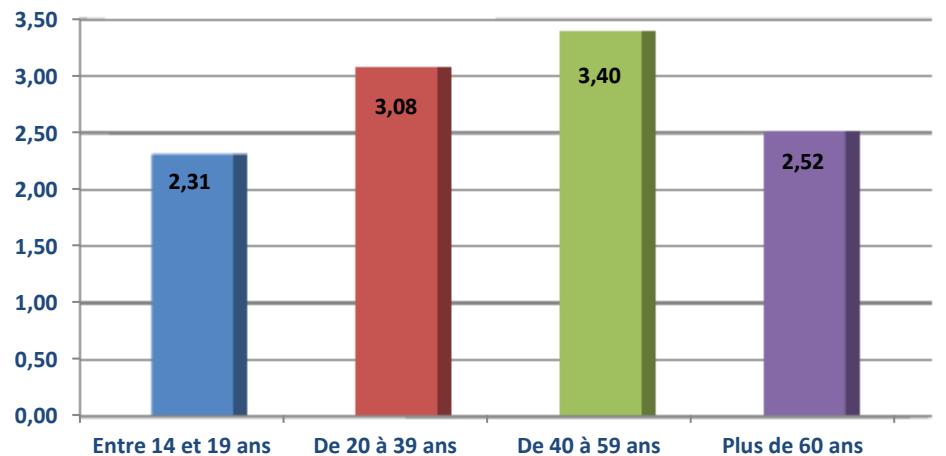
Plus précisément encore, l'écart entre la mobilité féminine et masculine oscille principalement (pour 10 zones sur 14) entre 0,1 et 0,2 déplacement. Malgré cela, au sein de Nouméa Sud et Nouméa Ouest, les hommes se déplacent plus que les femmes : quand, en moyenne, un homme de Nouméa Sud fait 4,15 déplacements par jour, une femme n'en fait que 3,65. Les hommes de Nouméa Ouest effectuent 0,39 déplacement de plus que les femmes en moyenne.

2. A chaque âge sa mobilité

On ne se déplace pas de la même façon, ni autant, que l'on ait 18 ans ou que l'on soit un retraité de plus de 60 ans. Plusieurs explications permettent de comprendre le graphique ci-dessous (Cf. Tableau complémentaire n°30, p.135).



La moyenne au sein du Grand Nouméa est de 3 déplacements par jour et par habitant de plus de 14 ans. Avant 20 ans, les déplacements quotidiens sont relativement peu nombreux. Souvent encore en études, qu'il s'agisse du secondaire ou d'études supérieures, les personnes entre 14 et 19 ans font à peine plus de 2 déplacements par jour – 2,3 déplacements quotidiens en moyenne. Il est raisonnable d'avancer le fait que le déplacement domicile-lieu d'études (aller et retour) participe à l'essentiel de cette moyenne.



53. Nombre de déplacements quotidiens par classe d'âge

Des moins de 20 ans déjà mobiles

C'est au sein de la commune du Mont-Dore que les jeunes se déplacent le plus avec 2,6 déplacements par jour en moyenne pour les moins de 20, alors que les jeunes de Dumbéa et de Païta n'effectuent respectivement que 2,2 et 2 déplacements par jour en moyenne (Cf. Tableau complémentaire n°30, p.135).

L'analyse par zone est rendue difficile par la relative faiblesse de l'échantillon dans certaines zones. Cependant, plusieurs points peuvent être mis en valeur. Au sein de certains secteurs, les moins de 20 ans sont plus mobiles : les jeunes de Nouméa Sud et du Mont-Dore Nord effectuent 3 déplacements par jour et 2,8 déplacements au sein de Nouméa Centre Est. A l'inverse, les jeunes entre 14 et 19 ans de la presqu'île de Ducos et du Mont-Dore Centre font moins de 2 déplacements par jour : l'une des explications se trouve dans la difficulté d'accéder à un emploi pour les jeunes populations de ces zones.

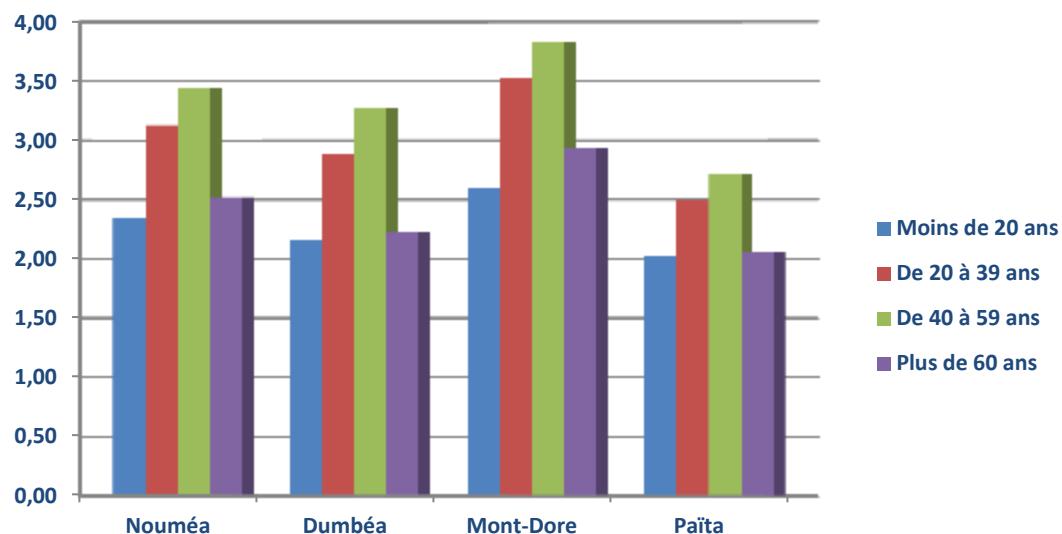
Les jeunes adultes entre 20 et 39 ans du Grand Nouméa font en moyenne 3,1 déplacements par jour. Les disparités entre communes sont encore plus marquées pour cette tranche d'âge. Si dans l'ensemble des villes de l'agglomération cette classe d'âge se déplace plus que la précédente, l'augmentation est moins forte à Païta où les 20-39 ans effectuent 2,5 déplacements en moyenne par jour, soit 0,5 déplacement de plus que les moins de 20 ans. L'augmentation est du même ordre sur la commune de Dumbéa. Les jeunes adultes s'y déplacent en moyenne 2,9 fois par jour. Ils font en moyenne 30% de déplacements en plus que les moins de 20 ans (+23% seulement à Païta).

Cette catégorie d'âge se déplace plus de trois fois par jour au sein des communes de Nouméa et du Mont-Dore. Dans la commune du sud de l'agglomération, les jeunes adultes effectuent près d'un déplacement supplémentaire par rapport aux moins de 20 ans, soit 3,5 déplacements quotidiens (pour 3,1 déplacements pour les 20-39 ans de Nouméa).



Des tendances fixes au sein des communes du Grand Nouméa

Une analyse plus fine au niveau des zones met en évidence deux secteurs : Nouméa Sud et le Mont-Dore Nord suivent la même évolution, et leurs jeunes adultes sont les seuls de l'agglomération à effectuer en moyenne près de 4 déplacements quotidiens (3,9). A l'opposé, trois zones – le nord de Païta, la presqu'île de Ducos et Dumbéa Nord – sont habitées par des jeunes adultes qui se déplacent en moyenne moins de 2,5 fois par jour. Au sein de Dumbéa Nord, les moins de 20 ans et les jeunes adultes se déplacent presque autant (2 déplacements par jour pour les premiers contre 2,1 pour les seconds). C'est au sein de ce secteur que l'augmentation est la plus faible (Cf. Tableau complémentaire n°30, p.135).



54. Nombre de déplacements par classe d'âge et commune

La catégorie d'âge qui se déplace le plus par jour correspond aux personnes entre 40 et 59 ans, avec 3,4 déplacements par jour en moyenne au sein de l'agglomération nouméenne. Comme pour l'ensemble des classes d'âge, les Montdoriens sont ceux qui se déplacent le plus. Entre 40 et 59 ans, les résidents du Mont-Dore effectuent 3,8 déplacements pour jour, contre 3,4 pour les Nouméens, 3,3 pour les Dumbéens et seulement 2,7 pour les résidents de Païta.

L'augmentation forte du nombre de déplacements par jour se poursuit donc entre 40 et 59 ans. Les raisons pouvant expliquer ce phénomène sont nombreuses : l'augmentation du nombre de familles avec enfants (qui augmentent le nombre de déplacements journaliers), l'activité professionnelle accrue chez cette classe d'âge (le chômage touchant plus durement les jeunes adultes), ou encore l'élévation du niveau de vie (par l'avancement professionnel notamment).

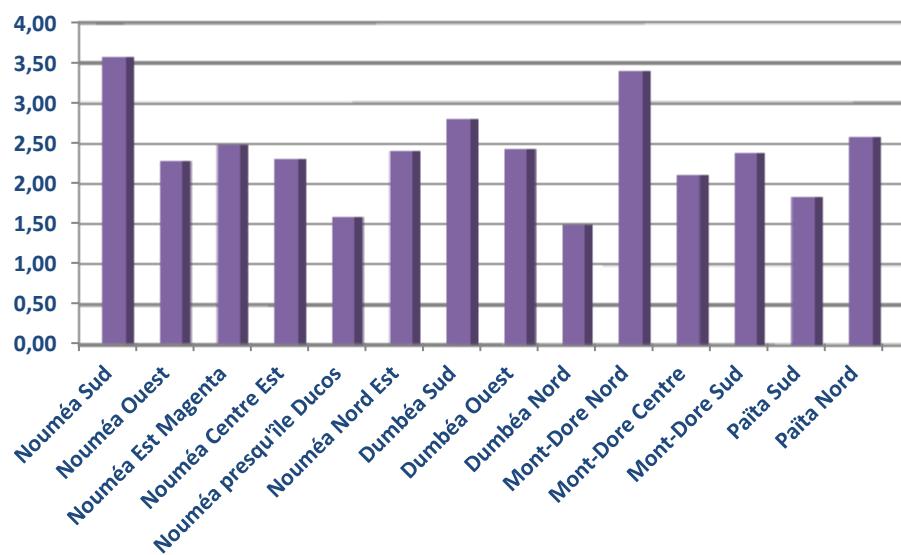
Si à Païta, les habitants se déplacent moins, la progression entre les différentes classes d'âge est du même ordre de grandeur que dans les autres communes de l'agglomération. En moyenne les déplacements augmentent de 10% entre la catégorie d'âge 20-39 ans et celle des 40-59 ans. Et ce pour l'ensemble des communes (+9% pour Païta, +14% pour Dumbéa).

Globalement, le nombre de déplacements par jour et par habitant croît entre les différentes classes d'âge jusqu'à 60 ans. Cependant, au sein des différents quartiers, les réalités peuvent être différentes. Ainsi, le nombre de déplacements par jour est stable (3,1 déplacements quotidiens) au sein du Mont-Dore Sud entre les 20-39 ans et les 40-59 ans, alors qu'il baisse légèrement chez les résidents de la Nouméa presqu'île Ducos (de 2,4 à 2,1 déplacements/jour).

Les habitants de Nouméa Sud et du Nord du Mont-Dore de l'agglomération nouméenne âgés de 40 à 59 ans sont les seuls à se déplacer en moyenne plus de 4 fois par jour (4,4 déplacements quotidiens), alors qu'au sein de Païta Sud, Dumbéa Nord, Nouméa Nord Est et Nouméa presqu'île Ducos cette catégorie d'âge effectue moins de 3 déplacements journaliers.



La mobilité des 60 ans et plus



55. Nombre de déplacements quotidiens des plus de 60 ans

Les plus de 60 ans se déplacent en moyenne 2,5 fois par jour au sein de l'agglomération, soit près d'un déplacement de moins que la catégorie des 40-59 ans, et un taux légèrement supérieur aux moins de 20 ans (Cf. Tableau complémentaire n°30, p.135).

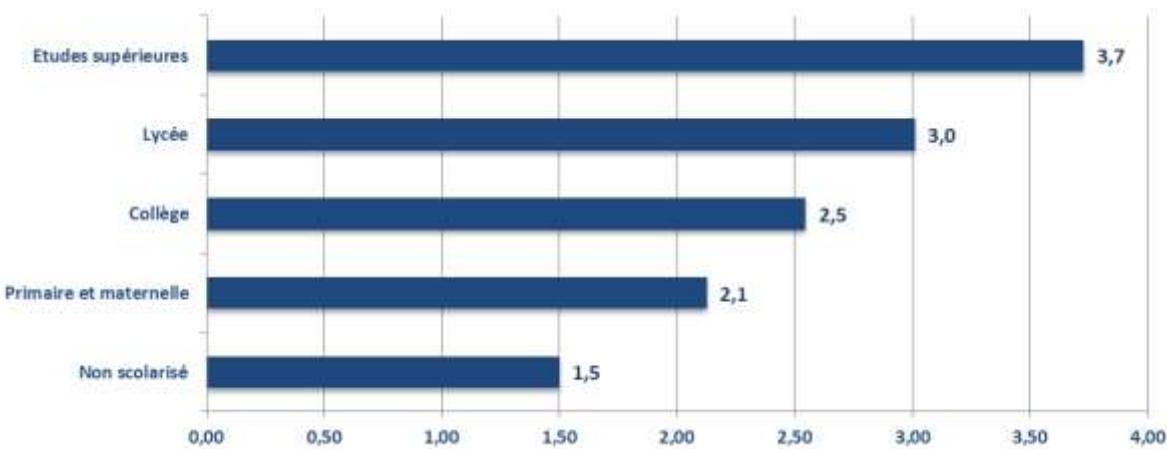
Les personnes âgées de plus de 60 ans se déplacent moins que les adultes entre 20 et 59 ans. C'est au sein de la commune de Païta que les personnes âgées se déplacent le moins avec seulement 2 déplacements quotidiens, alors que ceux du Mont-Dore effectuent 2,9 déplacements par jour.

Le nombre moyen de déplacements baisse pour les plus de 60 ans en raison de divers critères : une part importante de cette population ne possède pas le permis de conduire (mode principalement utilisé pour les déplacements des Grand-Nouméens) et peu travaillent (ce qui supprime les déplacements pendulaires).

Nouméa Sud et Mont-Dore Nord se distinguent avec environ 3,5 déplacements quotidiens par personne de plus de 60 ans. A l'opposé, les habitants de cette classe d'âge de Nouméa presqu'île Ducos et de Dumbéa Nord n'effectuent que 1,5 déplacements par jour en moyenne. Les personnes âgées de 60 ans et plus se déplacent moins de 2 fois par jour à Païta Sud, Dumbéa Nord et la presqu'île de Ducos.

3. Les caractéristiques sociales de la mobilité

Une mobilité grande chez les très diplômés



56. Nombre de déplacements quotidiens en fonction du niveau d'études atteint

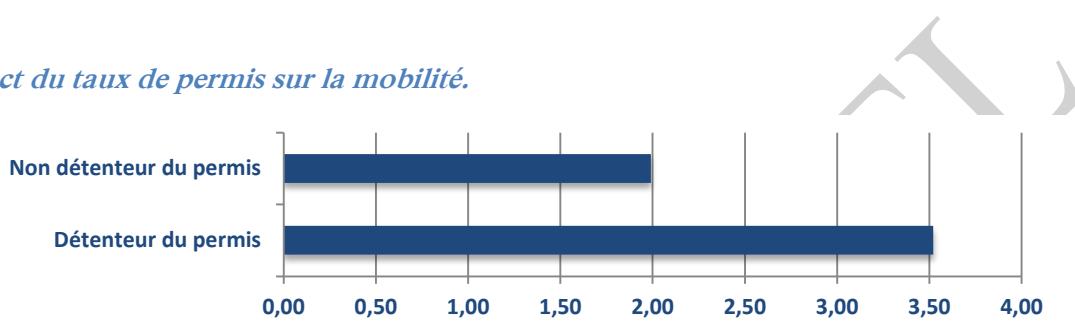


La mobilité des Grand-Nouméens s'accroît avec l'augmentation du niveau d'études atteint. Les personnes n'ayant jamais été scolarisées (essentiellement des personnes âgées susceptibles de ne pas avoir le permis de conduire) n'effectuent ainsi que 1,5 déplacement par jour en moyenne.

L'augmentation de la mobilité est graduelle. Les Grand-Nouméens ayant arrêté leur scolarisation en maternelle ou en primaire font en moyenne 2,13 déplacements par jour, tandis que les personnes scolarisées jusqu'au collège effectuent 2,55 déplacements par jour en moyenne.

Le lycée marque un tournant dans la mobilité des personnes. En effet, une personne ayant été au moins jusqu'au lycée se déplace ainsi plus que la moyenne de l'agglomération soit 3,01 déplacements par jour. Les résidents de l'agglomération ayant fait des études supérieures effectuent en moyenne 3,73 déplacements par jour soit plus du double qu'une personne n'ayant jamais été scolarisée.

Impact du taux de permis sur la mobilité.

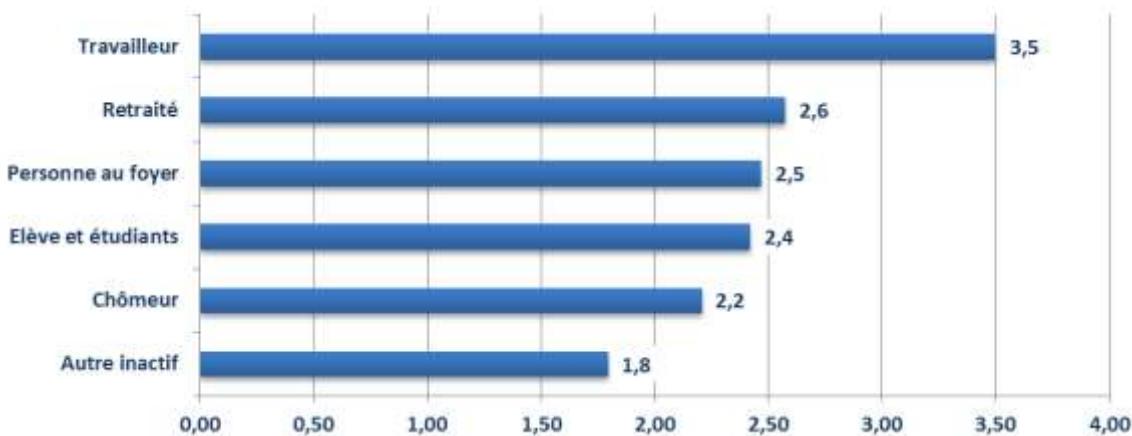


57. Nombre de déplacements quotidiens en fonction de la possession du permis de conduire

La voiture est omniprésente et le taux de motorisation est très élevé au sein de l'agglomération. Elle impacte donc fortement la mobilité de l'ensemble de la population.

Les détenteurs du permis font en moyenne 1,5 déplacements de plus par jour (soit 3,5 déplacements) que pour les personnes non titulaires du permis (soit 2,0 déplacements). Cette différence est constante entre les communes et entre les diverses zones de l'agglomération.

Mobilité en fonction de la situation d'activité



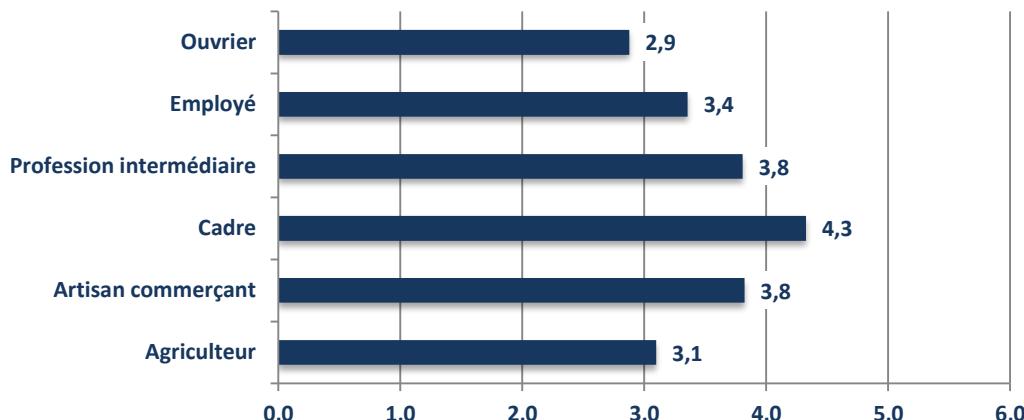
58. Impact de l'activité sur le nombre de déplacements quotidiens

Le premier élément remarquable de l'impact de l'activité sur la mobilité concerne l'opposition entre les travailleurs et les autres catégories. Par exemple, les chômeurs effectuent 2,21 déplacements par jour et sont nettement moins mobiles que les travailleurs qui se déplacent en moyenne 3,5 fois par jour. La mobilité est assez proche que l'on soit retraité, personne au foyer ou étudiant. Les Grand-Nouméens de ces trois situations d'activités effectuent en moyenne 2,5 déplacements par jour.

Les autres inactifs (militaires en caserne, personnes handicapées, en foyer, ...) se déplacent peu, moins de deux fois par jour en moyenne (1,79).



Impact de la catégorie socio-professionnelle sur la mobilité



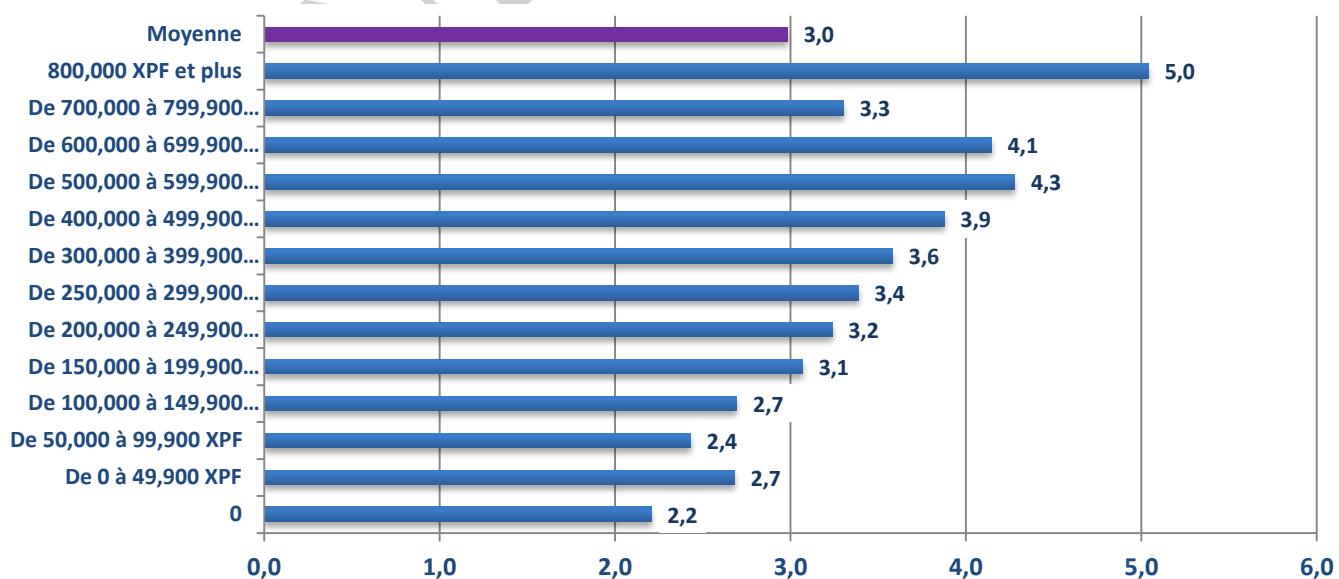
59. Nombre de déplacements quotidiens en fonction de la et catégorie socioprofessionnelle

Si les travailleurs se déplacent en moyenne plus que les personnes ayant une autre activité avec 3,5 déplacements quotidiens, les différentes catégories de travailleurs ne sont pas toutes très mobiles.

Les agriculteurs sont peu nombreux dans le Grand Nouméa. Ils se déplacent peu, seulement 3,1 déplacements par jour. Les ouvriers se déplacent encore moins, avec 2,9 déplacements quotidiens. Les revenus plus bas des ouvriers, et une motorisation plus faible que les autres catégories d'emploi, expliquent en partie une mobilité plus faible. Les employés se déplacent également moins que la moyenne des travailleurs avec 3,4 déplacements quotidiens.

Les professions aux revenus potentiellement plus élevés – cadres, artisans-commerçants et professions intermédiaires – se déplacent plus que les autres. Les cadres effectuent 4,3 déplacements journaliers, tandis que les artisans et les professions intermédiaires se déplacent respectivement 3,8 fois par jour.

4. La mobilité impactée par l'aspect financier



60. Nombre de déplacements quotidiens en fonction des revenus



A présent, les modes de circulation au sein de l'agglomération sont analysés sur l'angle des revenus mensuels du ménage. Le revenu impacte tous les modes de déplacements, de la marche aux deux-roues motorisés en passant par les transports en commun. En ne prenant en compte que l'usage unique d'un mode de déplacement, l'analyse par revenu révèle des tendances.

Comme nous l'avons vu précédemment, le niveau d'études et la situation d'activité impactent les façons de se déplacer. La relation entre le revenu et le nombre de déplacements quotidiens devraient donc être directe.

Sans surprise, plus les Grand-Nouméens disposent de hauts revenus, plus ils se déplacent. La plus faible moyenne de déplacements quotidiens est centrée sur les personnes en situation de grande précarité qui ne déclarent aucun revenu (salaire, prestation sociale, ou autres). Cette catégorie de personne n'effectue que 2,21 déplacements par jour.

En moyenne au sein de l'agglomération, les habitants se déplacent 3,0 fois par jour. Les individus déclarant toucher moins de 150.000 XPF sont en dessous de cette moyenne. L'argent est donc un facteur de déplacement (obtention du permis, déplacement professionnel, ...) : les personnes les plus démunies se déplacent moins et parfois même elles ne peuvent pas se déplacer.

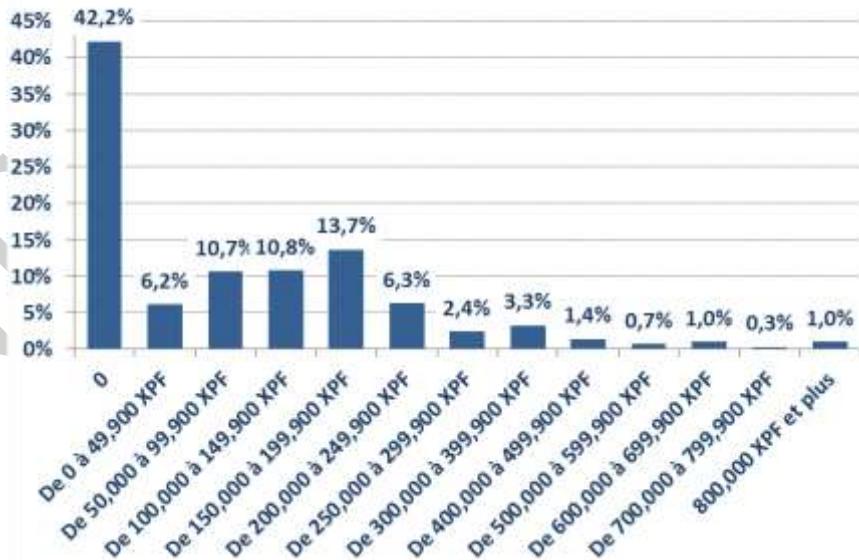
La limite des 4 déplacements quotidiens par Grand-Nouméen est atteinte pour les personnes ayant un revenu supérieur à 500.000 XPF. Pour les revenus mensuels supérieurs à 600.000 XPF le nombre moyen des déplacements est de 4,4.

Des déplacements à pied contraints par le revenu

Cette analyse s'attache à identifier les Grand-Nouméens utilisant uniquement la marche à pied comme mode de déplacement. Lorsqu'un habitant effectue tous ces déplacements journaliers en marchant au sein de l'agglomération, ce dernier se déplace en moyenne 2,6 fois par jour.

La population du territoire d'étude se déplaçant uniquement à pied est un échantillon assez faible avec 8.173 personnes. L'impact du revenu est prépondérant car 42,2% des marcheurs n'ont aucun revenu et près de 83,5% des marcheurs ont un revenu inférieur à 200.000 XPF. Il apparaît clairement que l'usage exclusif de la marche à pied est le fait de personnes qui n'ont pas de réelles alternatives.

A Dumbéa, Païta et Mont-Dore, plus de 90% des déplacements à pied sont effectués par des individus ayant moins de 200.000 XPF de ressources mensuelles. Pour cette même catégorie de population, seuls 60,1% des déplacements de Nouméa Sud sont réalisés à pied. Ce taux de déplacements à pied augmente ensuite de plus en plus en suivant un axe Sud-Nord pour atteindre plus de 95% à Nouméa Nord Ouest.



61. Personnes se déplaçant uniquement à pied en fonction des revenus

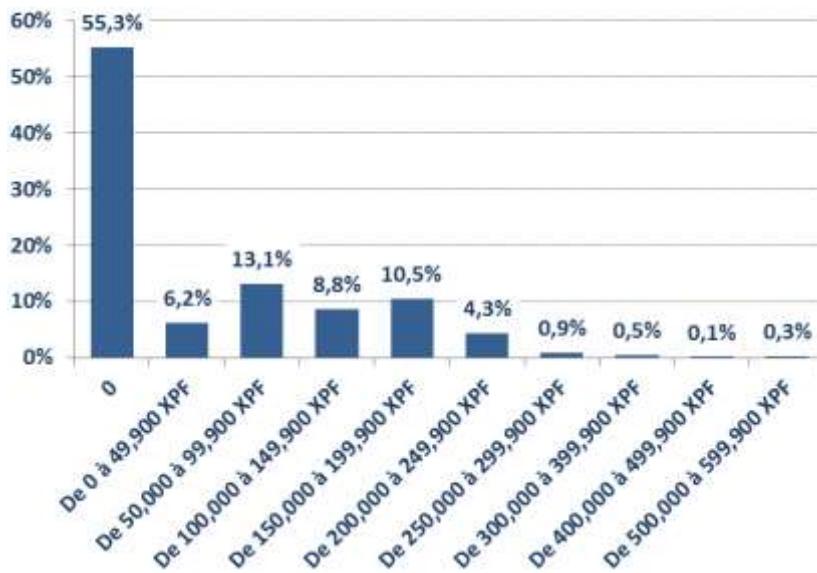


L'impact du revenu sur l'utilisation des transports en commun

Au cours de l'enquête, 9.435 personnes ont indiqué ne se déplacer qu'en transports en commun au cours d'une journée, dont plus de 55,3% n'ont aucun revenu et 94,0% des usagers des transports en commun ont un revenu ne dépassant pas 200.000 XPF.

En moyenne dans l'agglomération du Grand Nouméa, les individus n'utilisant que les services de transports en commun (bus urbain, bus interurbain, scolaire, VLC, employeur, taxi, et autres) se déplacent en moyenne 2,1 fois par jour.

L'augmentation du niveau de vie permet l'utilisation d'autres modes de transport (comme la voiture personnelle) et rend ainsi moins dépendant des transports en commun. Ainsi, plus le niveau de vie de la personne est élevé moins elle est utilisatrice de bus ou autres VLC. L'absence statistique des utilisateurs de transports en commun ayant des revenus supérieurs à 600.000 XPF renforce



62. Personnes se déplaçant uniquement en transport en commun en fonction des revenus

cette idée, bien que cela n'affirme pas une réalité de terrain.

C'est à Païta que les usagers des transports en commun sont en très grande majorité – 74,5% – des personnes sans ressources, notamment à Païta Nord (89,9%). Au Mont-Dore, plus de 70% des personnes qui ne se déplacent qu'en transports en commun résident au Mont-Dore Centre et Sud. A Dumbéa, 69,2% des utilisateurs de transports en commun de Dumbéa Nord n'ont aucun revenu, alors qu'au sein de la ville de Nouméa, seuls 42,9% des usagers n'ont aucun revenu.

Plus les zones sont denses et bien innervées par les réseaux de transports en commun, notamment par les bus urbains et interurbains, plus le nombre d'usagers augmente. Au sein des aires urbaines, les classes moyennes et hautes deviennent elles-aussi utilisatrices, profitant ainsi des avantages de ces réseaux au sein d'une ville compacte.

A l'inverse, dans les zones rurales peu denses, où l'utilisation du bus rend les usagers fortement dépendant, les aspects négatifs des transports en commun incitent les populations aux revenus moyens et élevés à utiliser d'autres moyens de transport. Il s'agit là de l'une des raisons de l'omniprésence des Grand-Nouméens sans revenu au sein des transports en commun dans les zones rurales.

Les deux-roues motorisés : moyen de déplacement des personnes aisées

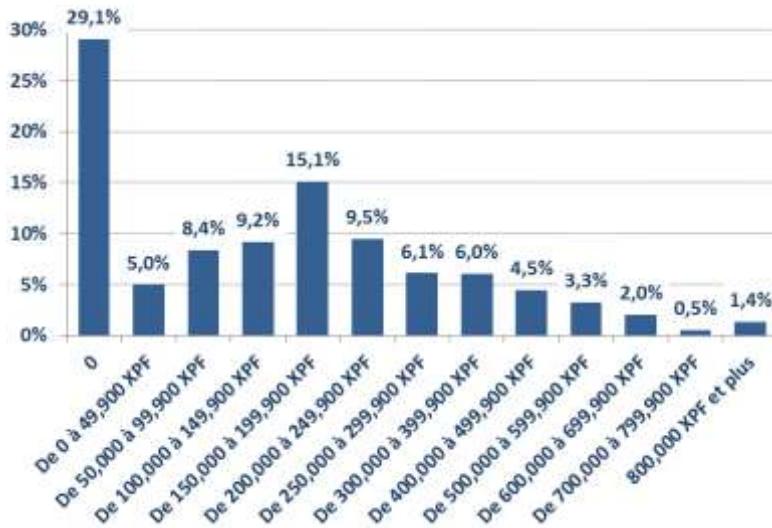
Les deux-roues et notamment les motos suivent un schéma inverse à l'utilisation des transports en commun ou de la marche. En effet, les Grand-Nouméens qui se déplacent uniquement à l'aide d'un deux-roues motorisé font en moyenne 3,11 déplacements par jour. Plus les revenus sont importants, plus le nombre de déplacements quotidiens augmentent – les individus aux revenus supérieurs à 600.000 XPF se déplacent plus de quatre fois par jour en moto.



Si 43,8% des utilisateurs quotidiens de deux-roues n'ont aucun revenu, pour autant, ce chiffre ne signifie pas que le transport en deux-roues est très répandu chez les personnes très modestes, car tous ces conducteurs de deux-roues sont encore scolarisés : 23,5% sont étudiants à l'université, 70,5% sont au lycée, et 6,0% au collège. Il s'agit donc d'une catégorie particulière de la population. L'usage du deux-roues est alors lié à la facilité d'utilisation, à un permis moins couteux et à un achat également moins couteux qu'un véhicule particulier.

19,0% des Grand-Nouméens qui utilisent uniquement le deux-roues pour se déplacer ont un revenu compris entre 300.000 et 400.000 XPF, et effectuent 3,6 déplacements par jour. La tendance visible est l'augmentation de l'usage de la moto lorsque les revenus augmentent. La commune de Nouméa concentre la très grande majorité des utilisateurs – 80,4% – quotidiens de deux-roues motorisés, dont 27,1% à Nouméa Sud, et 21,0% au sein de Nouméa Centre Est.

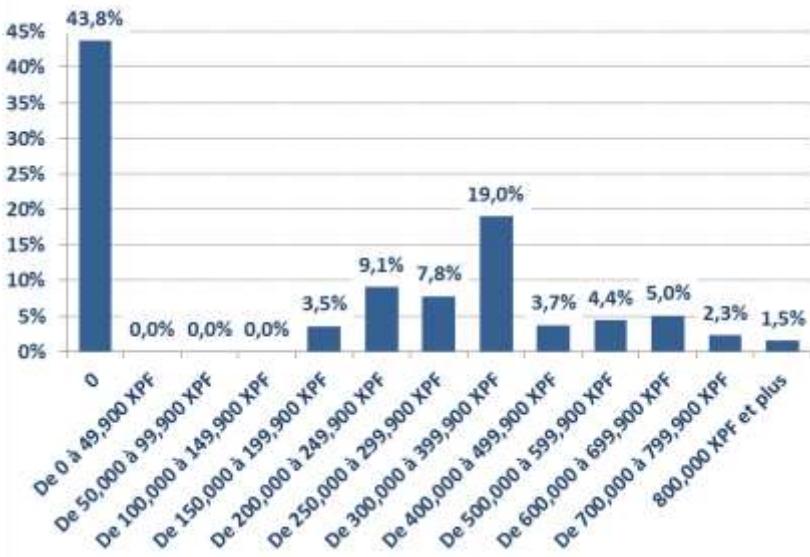
Les hauts revenus liés à une très grande multimodalité



64. Personnes utilisant la multimodalité en fonction des revenus

personnes aisées avec un revenu supérieur à 800.000 XPF utilisant plusieurs modes de déplacement se déplacent plus de 8 fois par jour. La progression est linéaire.

Les revenus impactent l'usage de la multimodalité. 29,1% des personnes utilisant plusieurs moyens de locomotion n'ont aucun revenu. La faiblesse des revenus force les personnes à utiliser tous les modes de transport disponibles. Ainsi, nous observons que ces personnes intègrent souvent la marche à pied et l'accompagnement qui ne génèrent pas de dépenses.



63. Personnes se déplaçant uniquement en deux-roues motorisé en fonction des revenus

Les déplacements multimodaux concernent les habitants du territoire d'études utilisant plusieurs moyens de transport au sein d'une même journée. La multiplication du nombre de modes de transport induit une augmentation du nombre de déplacements par jour. Les individus utilisant plus d'un mode de transport par jour se déplacent en moyenne 4,5 fois par jour contre 3 en moyenne pour l'agglomération. Plus les revenus sont élevés, plus le nombre de déplacements par jour est élevé parmi cette catégorie de la population : 3,4 déplacements sont recensés pour les personnes sans revenu alors que les



C. L'accompagnement au sein du Grand Nouméa

1. Définition

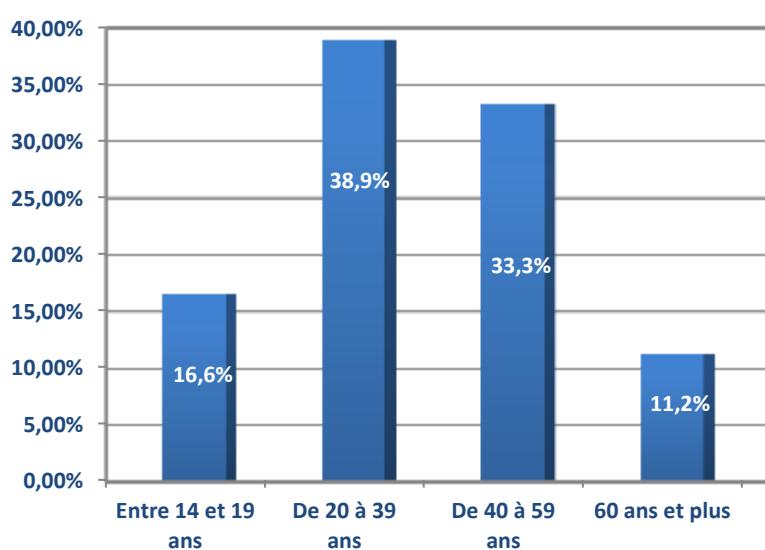
Au cours de ces 10-15 dernières années, le terme de covoiturage est rentré dans le langage courant et les initiatives se multiplient à travers le monde pour développer cette mobilité : voies réservées aux voitures avec au minimum deux voire trois personnes à bord du véhicule, association permettant la mise en relation des différentes parties, centrales de mobilité de collectivités publiques offrant une interface de covoiturage ... En Nouvelle-Calédonie, une association développe un site internet permettant de proposer un déplacement à quiconque pourrait en avoir besoin et le gouvernement met en œuvre son projet de centrale de mobilité.

Cependant, la définition elle-même du terme covoiturage peut diverger selon les entités. L'auto-stop est-il du covoiturage ? La notion de compensation financière doit-elle rentrer en jeu ? Peut-on parler de covoiturage lorsque l'on se déplace avec des membres de sa famille ? Le ramassage par l'employeur peut-il être considéré comme du covoiturage ? Autant de questions et de définitions possibles. Au sein du Grand Nouméa, les données collectées ne permettent pas de faire apparaître précisément le type de covoiturage. L'accent a donc été mis sur l'accompagnement qui correspond au fait d'être passager du véhicule.

Un total de 47,6% des déplacements en véhicule sont réalisés avec un ou plusieurs passagers, soit une valeur plus élevée qu'en métropole (près du tiers), mais celui-ci est essentiellement familial. Au sein de l'agglomération du Grand Nouméa, 22,1% des déplacements concernent le motif « Accompagnement ». Ces 90.386 déplacements prennent en compte l'accompagnement scolaire. Pour mieux étudier le phénomène de l'accompagnement, il est intéressant d'extraire le transport scolaire. Ainsi, les parents (ou autres) amenant leurs enfants à l'école, indépendamment du niveau d'études, ont été extraits pour ne prendre en compte que les autres formes d'accompagnement. On dénombre alors 51.305 déplacements concernant ce type d'accompagnement soit 12,6% des déplacements au sein de l'agglomération.

2. Qui sont les Grand-Nouméens pratiquant l'accompagnement ?

L'accompagnement très présent chez les jeunes actifs



65. Déplacements au motif "accompagnement" selon l'âge

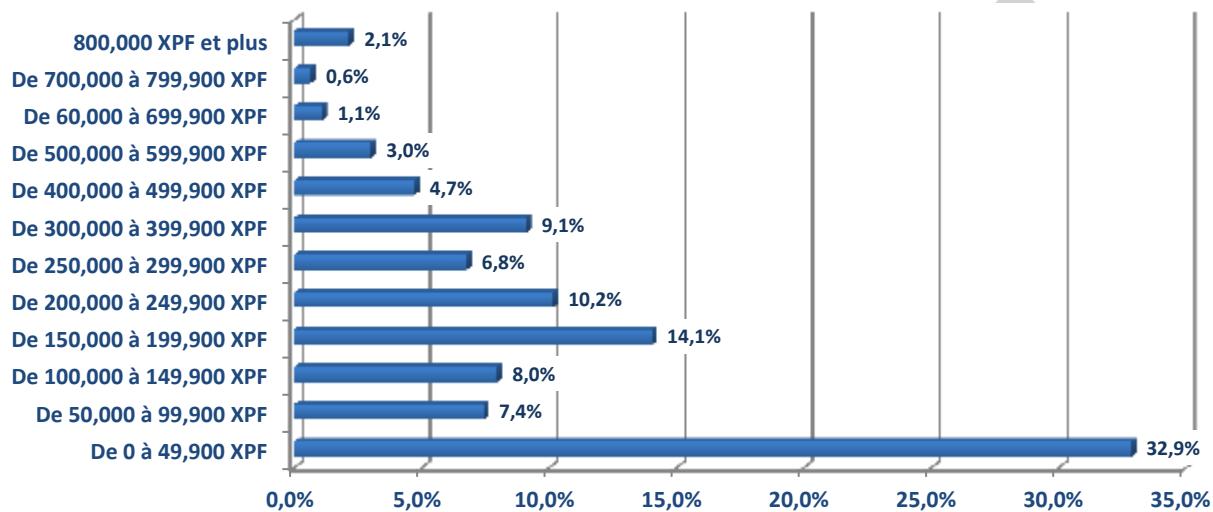
Si le sexe des individus n'apporte pas un éclairage pertinent sur l'accompagnement, il en est tout autre de la catégorie d'âge et permet de dégager une certaine tendance. 16,6% des déplacements relatifs à l'accompagnement hors scolaire sont effectués par des jeunes âgés de 14 à 19 ans. À l'inverse, les personnes âgées (au-delà de 60 ans) n'effectuent que 11,2% de ces déplacements. L'âge et/ou la dépendance n'est donc pas la principale explication quant à l'accompagnement. 72,2% sont donc effectués par des individus âgés entre 20 et 59 ans, et particulièrement avant 40 ans.



L'accompagnement : une utilisation par contrainte ?

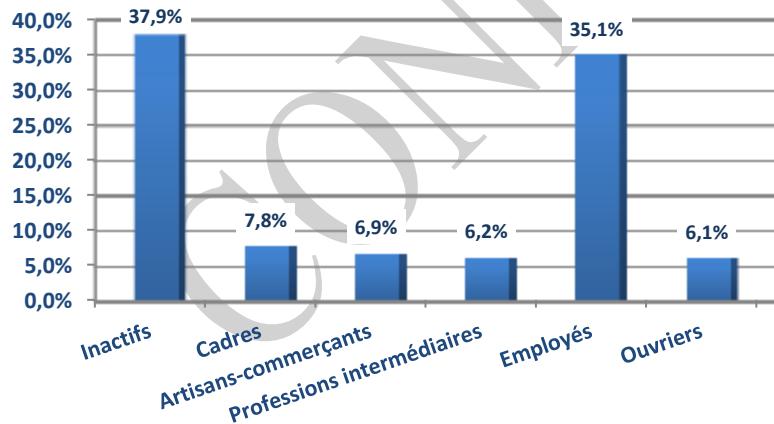
L'autre impact fort parmi les personnes pratiquant l'accompagnement est le revenu. Plus les revenus sont élevés, plus les Grand-Nouméens peuvent disposer d'une voiture. Bien que la possession d'une voiture n'empêche pas l'accompagnement, il est tout de même plus rare de posséder sa propre automobile et de se faire accompagner. De plus, on constate qu'un tiers des personnes pratiquant l'accompagnement non scolaire ne disposent pas de véhicule.

Un tiers des déplacements au motif « Accompagnement » sont effectués par des individus au revenu mensuel inférieur à 50.000 XPF alors que 6,9% sont effectués par les personnes dont les revenus dépassent 500.000 XPF. Les revenus impactent donc fortement l'accompagnement. Le fait d'avoir des faibles revenus ne permet pas de posséder une voiture et impose le développement d'une forme d'entraide dont fait partie l'accompagnement.



66. Déplacements au motif "accompagnement" non scolaire selon le revenu

L'accompagnement principalement utilisé par les inactifs et les employés



67. Catégorie socioprofessionnelle des accompagnants

les ouvriers (6,1%). En revanche, une part importante (35,1%) des déplacements pour ce motif est effectuée par les employées.

Enfin, les « Inactifs » (élèves, étudiants, retraités, personnes au foyer, ...) sont la catégorie qui se déplacent le plus au motif accompagnement. Parmi eux, plus des deux tiers correspondent aux personnes au foyer et aux retraités.

La catégorie socio-professionnelle permet également de mieux appréhender les nécessités et les attentes des personnes se déplaçant au motif « accompagnement ». En premier lieu, les agriculteurs n'ont pas déclaré ce motif dans l'un de leurs déplacements. Deux catégories ressortent particulièrement.

Les cadres (7,8% des déplacements), les artisans-commerçants (6,9%) et les professions intermédiaires (6,2%) déclarent se déplacer assez peu au motif accompagnement (non scolaire), tout comme



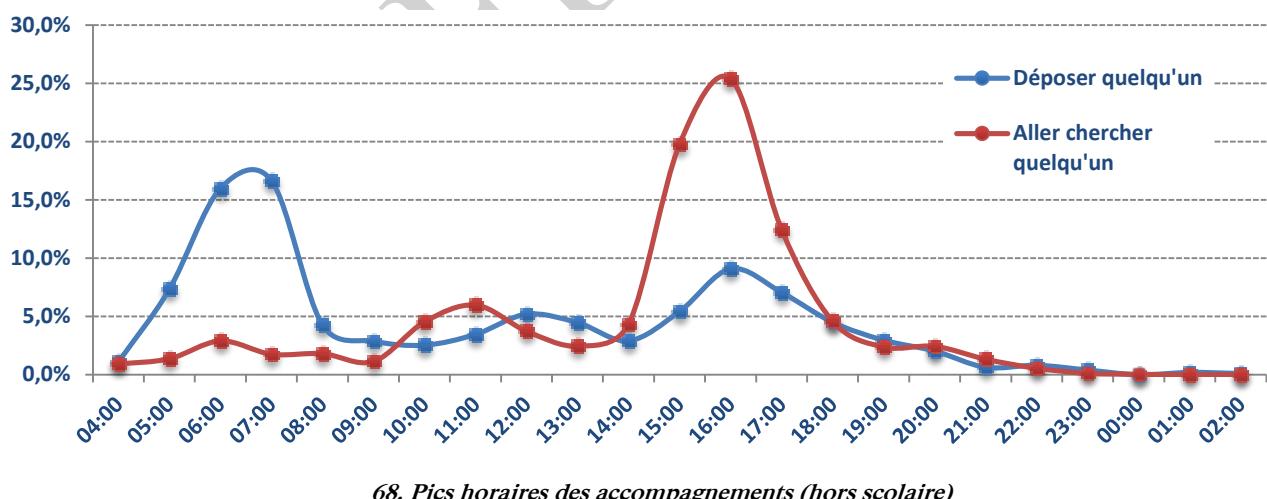
3. Caractère de l'accompagnement

90% de l'accompagnement s'effectue en voiture particulière pour déposer ou aller chercher quelqu'un. Le véhicule professionnel est également utilisé mais dans seulement 4,1% des cas. Au sein du Grand Nouméa, 3,5% des accompagnements se font à pied. L'utilisation d'un autre mode de transport pour de l'accompagnement hors scolaire est très limitée : les transports en commun ne sont utilisés que dans 1,4% des cas, alors que le vélo, les deux-roues et les taxis ou VLC ne sont presque jamais utilisés (moins de 1% des déplacements).

Une fois les caractéristiques sociales et sociologiques identifiées, l'analyse de la localisation et des horaires auxquels sont effectués les déplacements au motif « Accompagnement » est nécessaire. Les accompagnements sont en majorité à Nouméa avec près de 68% des déplacements ayant pour origine et destination l'un des quartiers de la capitale. Le Mont-Dore concentre 14% de ces déplacements, Dumbéa 12% et Païta seulement 6% (Cf. Tableau complémentaire n°31, p.136).

A Nouméa, les secteurs de Nouméa Sud et Nouméa Ouest concentrent 30,4% des déplacements globaux au motif « Accompagnement », pour 12,3% pour Nouméa Est Magenta, 11,2% pour Nouméa Nord Est, 8,5% pour Nouméa presqu'île Ducos et seulement 6,3% au sein de Nouméa Centre Est. Dans les communes périphériques, seules les zones de Dumbéa Ouest et du Mont-Dore Nord accueillent plus de 5% des déplacements de ce motif (respectivement 6,6% et 8,4%). En grande majorité, ces déplacements sont même internes à la zone : en moyenne dans l'agglomération, 50% des déplacements au motif accompagnement ont une destination dans la même zone que le lieu d'habitation des personnes. Parmi les habitants de Nouméa Sud, 68,4% de leurs déplacements « Accompagnement » s'effectuent au sein même de Nouméa Sud. Ce taux peut varier pour descendre à 33,1% pour les habitants du Nord de Païta.

Sans surprise, les deux poumons économiques du Grand Nouméa (Nouméa Centre-Ville et la Zone Industrielle de Ducos) ont des caractéristiques propres. Parmi les déplacements qui ont pour destination Nouméa Ouest, seuls 22,7% ont pour origine cette même zone, 13,1% viennent du Sud de Nouméa, 12,2% de Nouméa Est Magenta, 13,7% du Mont-Dore Nord notamment.



A la lecture de ce graphique, la première constatation concernant les déplacements au motif « Accompagnement » est que la très grande majorité des personnes accompagnées sont soit de la famille de l'accompagnant soit des personnes qui se déplacent au domicile de ce-dernier. Dans le cas contraire, un pic des motifs « Aller chercher quelqu'un » serait constaté préalablement à celui correspondant au motif « Déposer quelqu'un ».



C'est donc entre six et huit heures du matin que la majorité des Grand-Nouméens effectue un déplacement au motif de déposer quelqu'un. Bien que la relation ne soit pas automatique, il est imaginable de penser que la grande majorité des personnes déposées l'est sur son lieu de travail.

Une ondulation est observée entre onze et treize heures, ce qui correspond à la pause déjeuner – heure à laquelle les accompagnements sont fréquents (pour les démarches d'une tierce personne, pour déjeuner ou autres).

Enfin, entre quinze et dix-huit heures, le plus gros pic horaire de la journée est constaté pour le motif «Aller chercher quelqu'un ». Cela correspond à la fin de la journée de travail et au retour au domicile.

D. Le transport en commun

Précision : Les transports en commun analysés dans l'Enquête Ménages Logements Déplacements correspondent au réseau de bus et de car (Karuïa et Carsud), aux déplacements en taxi, en Véhicule de Location avec Chauffeur (VLC) et aux passagers des véhicules de l'employeur.

1. Un mode encore peu utilisé.

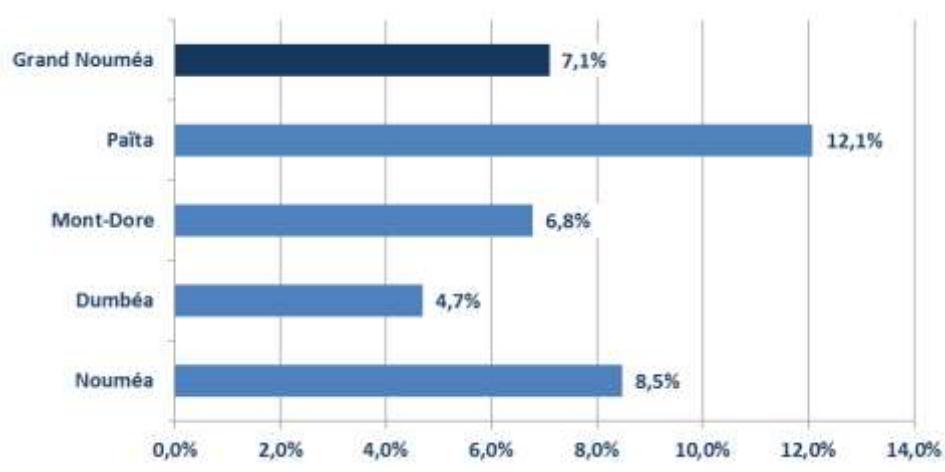
Près de 30.000 déplacements sont effectués chaque jour en transports en commun. Les transports en commun dans l'agglomération sont représentés par deux sociétés : Carsud pour les parties rurales et suburbaines, et Karuïa pour la zone urbaine de Nouméa. 16 lignes et une centaine de bus créent le maillage urbain au sein de la capitale, et 13 lignes Carsud parcourrent le Grand Nouméa du Mont-Dore Sud à Païta.

Les transports en commun sont peu utilisés pour parcourir le Grand Nouméa avec seulement 7,1% des déplacements. De nombreuses explications peuvent justifier une faible utilisation de ces réseaux. Malgré tout, il convient d'apprécier l'augmentation du nombre de passagers transportés par les deux compagnies au cours des dernières années.

Les Grand-Nouméens sont traditionnellement et culturellement très attachés à la voiture et l'image publique des transports en commun est sujette à caution : fiabilité relative du service, lenteur et sentiment de dépendance accrue pour les usagers. Enfin, le manque de sites propres ne permet pas aux bus et aux cars de garantir des temps de parcours réellement attractifs par rapport à une voiture particulière.

2. Un service essentiellement suburbain.

Malgré le maillage de la zone urbaine de Nouméa, seuls 6,8% des déplacements à Nouméa sont en transports en commun. Les déplacements en bus dans un centre urbain sont en majorité des déplacements courts, or les habitants de Nouméa privilégient les autres modes de déplacements pour les trajets courts (marche, voiture et une plus forte utilisation des deux-roues).



69. Déplacements en transports en commun par communes



Les résidents de la ville du Mont-Dore utilisent en très forte majorité leur voiture pour se déplacer (87,8%) avec seulement 4,7% des déplacements concernant les transports en commun.

C'est donc par les habitants de Dumbéa et surtout de Païta que les transports en commun sont les plus utilisés (en pourcentage dans la commune, non en effectif). 12,1% des déplacements effectués par les habitants de Païta le sont en transports en commun. Ce taux le plus haut de l'agglomération (près du double de Nouméa) s'explique en partie par le fait que le réseau de transports en commun est essentiellement utilisé pour rejoindre les parties urbaines de l'agglomération (Nouméa Ducos, Koutio). Une fois encore, le réseau de transports en commun est en grande majorité utilisé pour faire des distances longues (Païta-Nouméa, Païta-Ducos, ...).

3. Localisation des déplacements.

En effectif, une très forte majorité des usagers des transports en commun se déplacent au sein de Nouméa, avec une origine et une destination situées à Nouméa-même (Cf. Tableau complémentaire n°32, p.136). Cela est essentiellement dû à une densité forte et à un maillage important du réseau Karuïa. En effet, 95,2% des déplacements en transports en commun ayant pour origine l'un des quartiers de Nouméa ont une destination également à Nouméa : la destination préférentielle étant Nouméa Ouest avec 26,9% devant Nouméa presqu'île Ducos (18,1%) et Nouméa Est Magenta (14,9%).

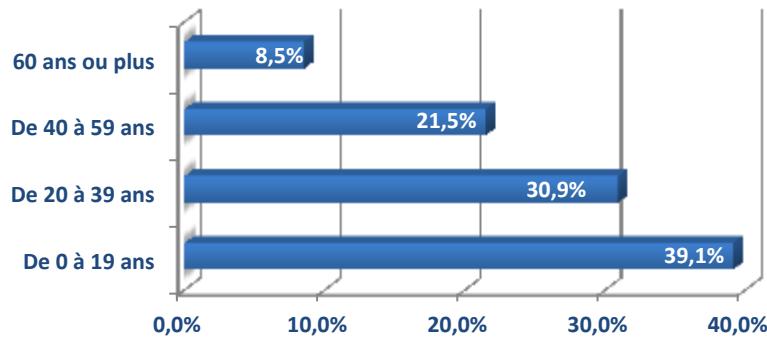
La situation dans les autres communes est nettement différente. A Dumbéa, les déplacements effectués en transports en commun ont principalement pour destination Nouméa (29,0%) et surtout Dumbéa même avec 63,3%, viennent ensuite Païta (4,7%) et le Mont-Dore (3,0%). Quatre secteurs ressortent nettement: les Dumbéens vont en majorité au sein de Dumbéa Ouest – 34,1% (correspondant à la gare de triage de Koutio, et de sa zone économique ainsi qu'à Dumbéa-sur-Mer) – avant Dumbéa Centre (16,4% des déplacements en TC). La troisième destination privilégiée par les Dumbéens est Nouméa Ouest (Centre-Ville administratif de Nouméa, pôle économique, et Université de Nouville).

Les Montdoriens utilisent les TC en majorité au sein de leur propre commune (67,9%) et de Nouméa (26,2%). Le Mont-Dore Nord, urbanisé à proximité de Nouméa et comportant des activités économiques est la seconde zone de destination des Montdoriens (26,1%). Le Centre-Ville de Nouméa est la destination pour 13,5% des déplacements ayant pour commune de départ le Mont-Dore, alors que le Mont-Dore Sud est le lieu de destination pour 26,6% des déplacements en TC des Montdoriens (car il comprend notamment les retours au domicile après le travail).

Enfin, les déplacements en TC au départ de Païta ont essentiellement Païta Sud comme destination (54,6%) avant Païta Nord (21,7%). L'usage des transports en commun est donc essentiellement tourné au sein-même de Païta. Le Centre-Ville de Nouméa exerce néanmoins une forte attractivité puisque que 10,6% des usagers de TC ont Nouméa Ouest comme destination.

4. Caractéristiques sociales des utilisateurs de transports en commun.

Sexe et âge des usagers



70. Age des usagers des transports en commun



Les déplacements en transports en commun sont essentiellement effectués par des femmes (58,4%), et la commune de résidence n'influe pas sur cette caractéristique.

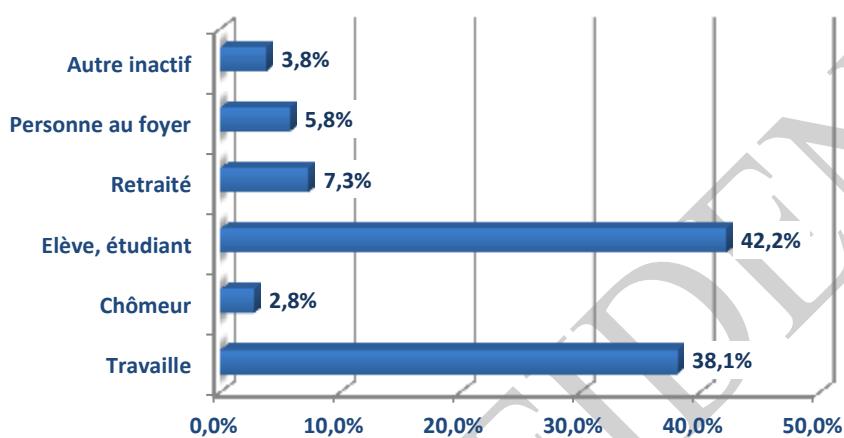
L'analyse du groupe d'âge des usagers donnent une indication forte des personnes se déplaçant avec les transports en commun.

Les personnes âgées (fortement motorisées) n'utilisent que très peu les transports en commun. Seuls 8,5% des déplacements en TC ont été effectués par des personnes de 60 ans ou plus. Une mobilité plus faible et la possession d'un véhicule personnel expliquent en partie ce faible taux.

Près de 40% des déplacements en transports en commun sont effectués par des jeunes de moins de 20 ans, généralement non titulaires du permis et ne possédant pas toujours de moyen de locomotion (même si les deux-roues ont un taux de pénétration important sur ce marché).

Plus les personnes prennent de l'âge moins elles utilisent les transports en commun, avec une chute d'environ 10 points par génération.

Situation d'activité et catégorie socioprofessionnelle des usagers des transports en commun

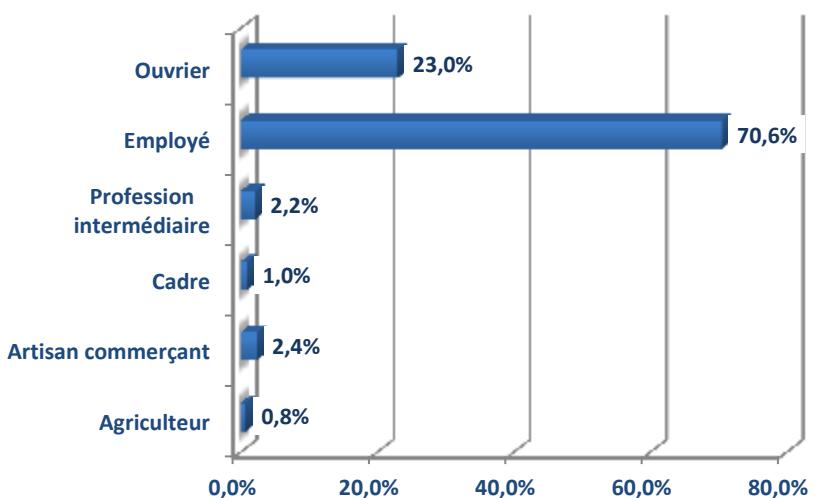


71. Situation d'activité des usagers des transports en commun

correspondent qu'à 11,9% des habitants du Grand Nouméa.

Parmi les 38,1% de déplacements effectués par des travailleurs, peu sont artisans ou commerçants. Cette activité nécessite parfois des déplacements autres que domicile-travail (artisans sur chantier par exemple), et la dépendance à un service de TC est donc peu viable. Les cadres et les professions intermédiaires sont également peu consommateurs de TC. Les catégories socioprofessionnelles plus « captives » comme les ouvriers ou les employés sont en revanche surreprésentées parmi les usagers des transports en commun. 70,6% des déplacements en TC sont effectués

En corrélation avec l'âge, les élèves et les étudiants sont les principaux utilisateurs des TC avec 42,2% des déplacements effectués par cette catégorie d'âge, devant les travailleurs (38,1%). Le coût du transport impacte peu sur les usagers puisque seul 2,8% des déplacements en TC concernent des chômeurs (personnes aux revenus plus modestes). Les élèves et étudiants concernent une part très importante des usagers, considérant qu'ils ne



72. Catégories socioprofessionnelles des usagers des transports en commun

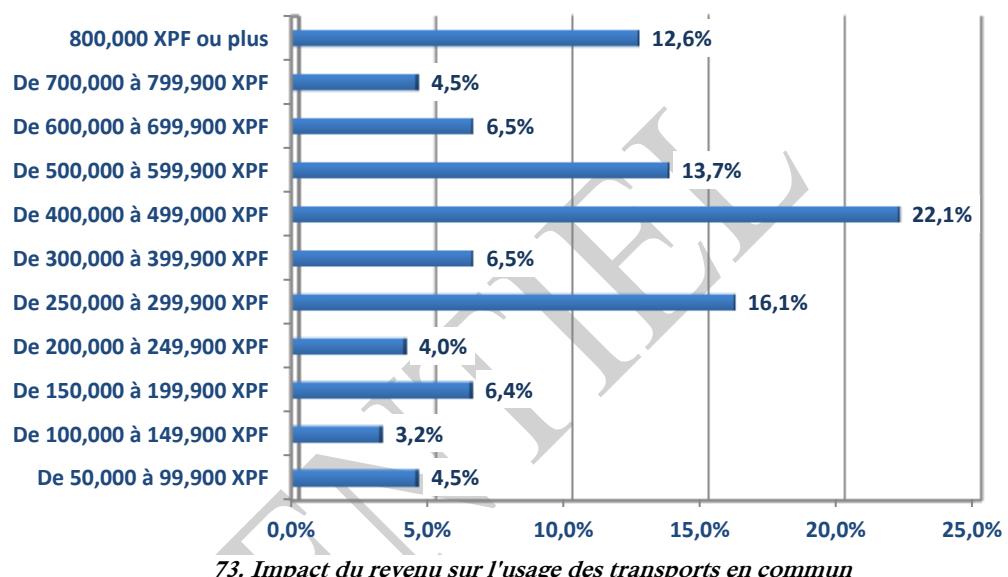


par des employés et 23,0% par les ouvriers (or ils ne correspondent qu'à 10,1% des travailleurs de l'agglomération).

Le revenu des usagers

Etant fortement utilisé par des jeunes, parfois encore élèves ou étudiants, sans revenus, l'analyse du revenu des usagers des transports en commun concerne le ménage auquel appartient l'usager. Par conséquent, les mineurs sans revenu ne biaisent pas la donnée.

Moins d'un cinquième – 18,1% – des déplacements en transports en commun sont effectués par des ménages ayant moins de 250.000 XPF de revenu mensuel, 23,5% par des ménages possédant un revenu mensuel supérieur à 600.000 XPF et un tiers des utilisateurs ont un revenu compris entre 400.000 XPF et 600.000 XPF.

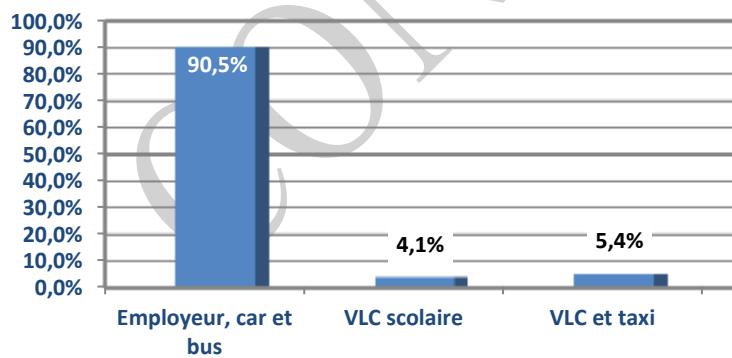


73. Impact du revenu sur l'usage des transports en commun

Les ménages en grande précarité et très modeste sont ainsi peu utilisateurs des transports en commun. Ces ménages privilégient en majorité les déplacements en mode doux (contraints) et ils se déplacent également dans le véhicule d'une autre personne (motif accompagnement dans ce cas).

Les transports en commun sont principalement utilisés par les classes « moyennes » puisque un tiers des déplacements sont effectués par des ménages entre 400.000 XPF et 600.000 XPF.

5. Le cas particulier des VLC



74. Part des VLC dans les déplacements en transport en commun

mode de transport est tout de même une particularité forte de l'agglomération nouméenne. Les VLC dits scolaires sont utilisés pour transporter des élèves le matin et le soir essentiellement. Les VLC non scolaires quant à eux sont utilisés pour des déplacements au motif « achat » ou pour se rendre dans des lieux de soins (bien qu'ils ne comprennent pas les ambulances).

La Nouvelle-Calédonie et le Grand Nouméa connaissent une multiplication des Véhicules de Location avec Chauffeur. Ce service, situé entre le taxi et le bus, est identifié comme un transport en commun. Cependant, pour mieux mesurer son impact, il peut être dissocié des autres transports en commun classiques.

S'ils sont encore peu nombreux en effectif et en part des déplacements globaux des transports en commun, ce

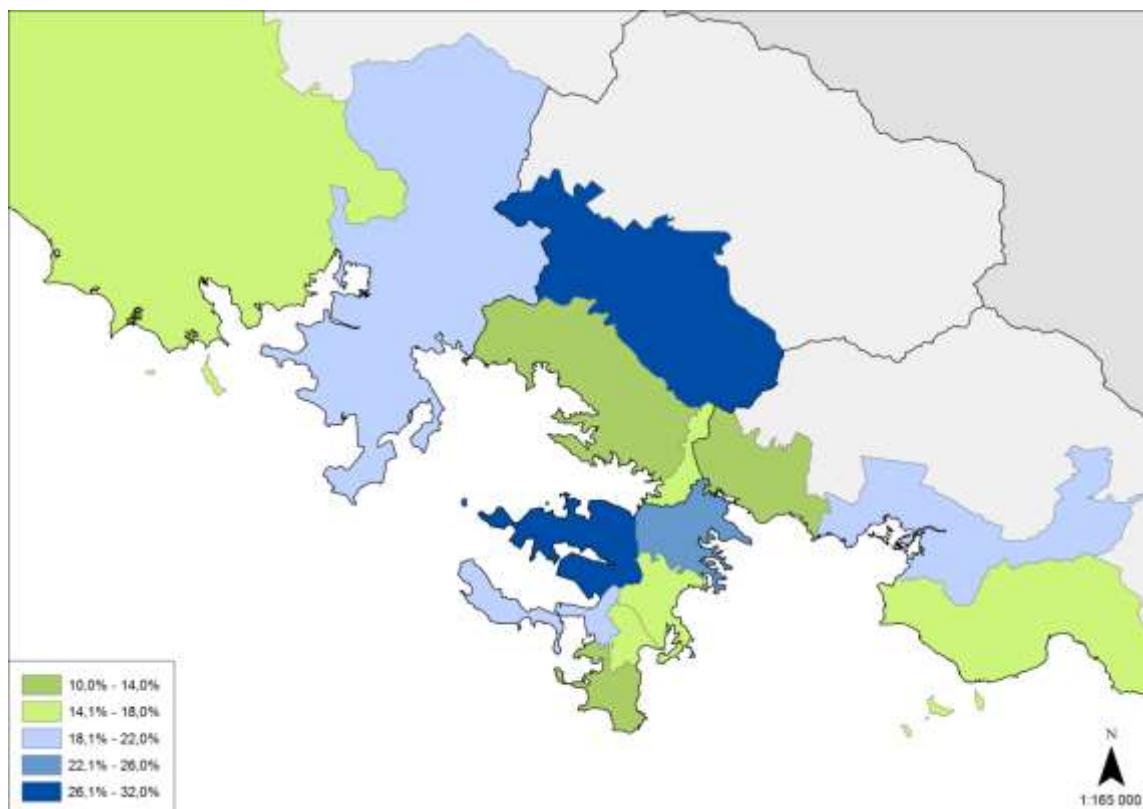
de l'agglomération nouméenne. Les VLC



E. Un quart des Grand-Nouméens ne se déplacent pas.

1. Répartition des personnes immobiles

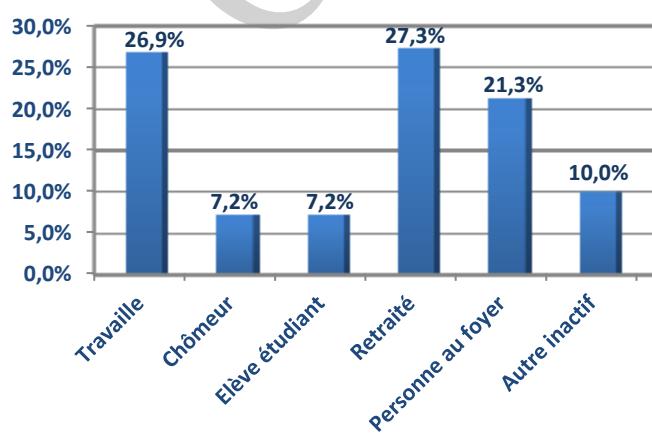
Au sein de l'agglomération du Grand Nouméa, 18,1% des personnes de 14 ans et plus ont déclaré ne pas s'être déplacés la veille du jour d'enquête. En tenant compte de la population totale de chaque zone, des différences sont notables (Cf. Tableau complémentaire n°33, p.137).



75. Carte du taux de personnes immobiles par zone

Le taux le plus faible concerne Nouméa Sud : 10,2% des habitants de 14 ans et plus de Nouméa Sud ne se déplacent pas. Ce taux devance celui du Mont-Dore Nord (13,8%) et de Dumbéa Ouest (13,9%). Deux zones se démarquent au sein du Grand Nouméa avec un taux d'immobiles important : Nouméa presqu'île Ducos (31,9%) et Dumbéa Nord (28,5%).

2. Situation d'activité des personnes immobiles.



76. Situation d'activité des personnes ne s'étant pas déplacées

Parmi les près de 25.000 personnes ayant déclarées ne pas s'être déplacées, 27,3% sont retraités. En effet, les déplacements nécessaires et contraints sont moins nombreux pour les personnes ayant cessé leur activité pour devenir retraité. 26,9% sont des Grand-Nouméens ayant une activité et qui n'ont pas travaillé pour différents motifs : congés, maladie, grève.

Il faut constater que les travailleurs sont sous représentés, alors que les retraités et les personnes au foyer sont sur représentés parmi les personnes immobiles.

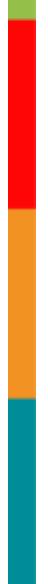


Enquête Ménages Logements Déplacements

V. Mobilité et société

Tome déplacements

CONFIDENTIEL

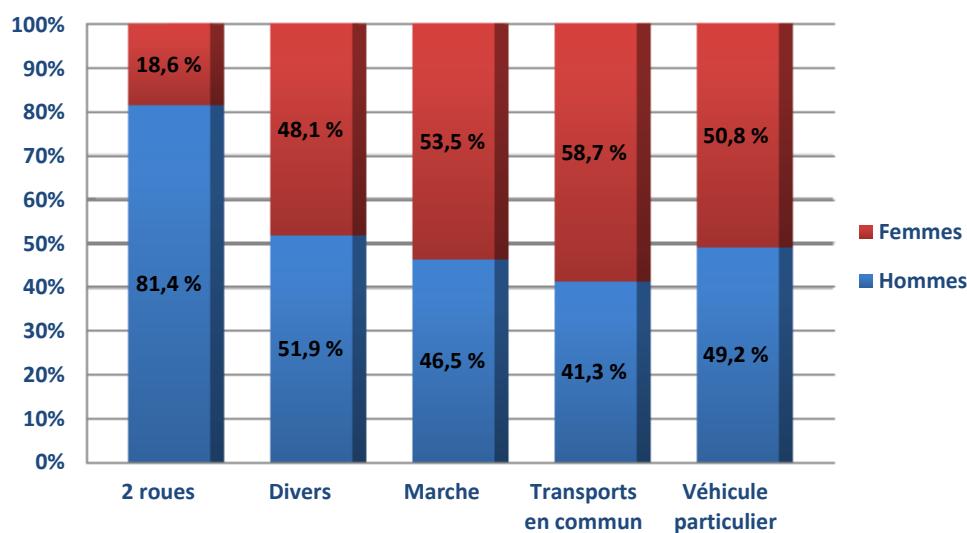


La mobilité étant un révélateur puissant des modes de vie et de leur évolution, son analyse selon les critères sociologiques ne peut que se révéler fructueuse. Ces différents paramètres (sexe, âge, CSP, etc.) conditionnent et expliquent les comportements observés en termes de mobilité. Les habitants de l'agglomération du Grand Nouméa utilisent presque exclusivement un seul mode pour réaliser leurs déplacements (la voiture conducteur). Ces « auto solistes » effectuent donc très peu de déplacements multimodaux et représentent 80% des déplacements à l'échelle de l'agglomération du Grand Nouméa. La situation socio-économique est un facteur déterminant, en matière de mobilité quotidienne. Le fait d'avoir un emploi ou non est le phénomène le plus structurant.

A. Clientèle des modes

1. Des disparités entre sexe qui s'estompent

La proportion des femmes qui effectue des déplacements est équivalente à celle des hommes. Il semble donc en première analyse, que le sexe ne soit pas un critère discriminant dans la réalisation des déplacements. Pour mémoire, à l'échelle de l'agglomération, les mobilités des hommes et des femmes présentent les mêmes tendances avec respectivement 2,99 et 2,97 déplacements par jour et par personne. La voiture est utilisée au quotidien presque à part égale par les hommes et les femmes (50,8% contre 49,2%). Par contre, sur 100 passagers, 64 sont des femmes.



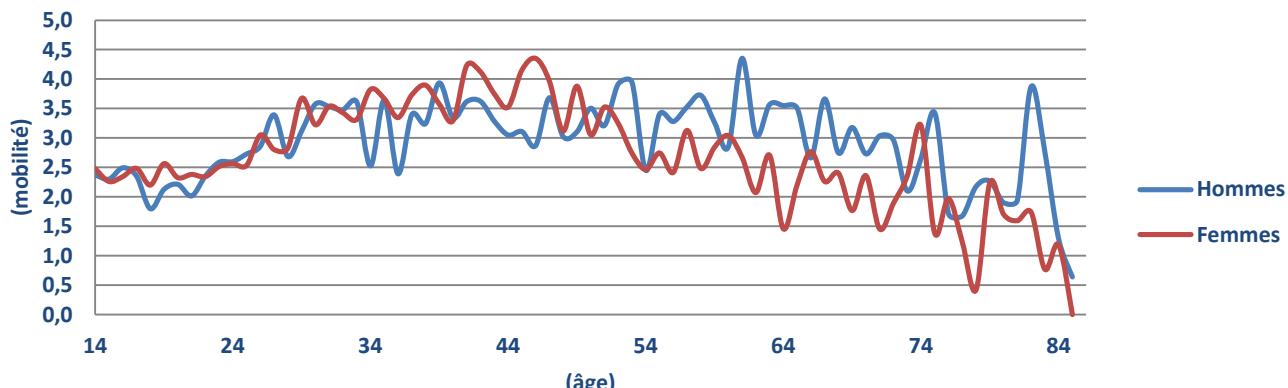
77. Parts modales selon le sexe

La clientèle des transports en commun est plus féminine que masculine (58,7%) tout comme la marche (53,5% contre 46,5%). En ce qui concerne l'usage du deux-roues, la tendance s'inverse largement au profit des hommes, avec une mobilité plus élevée (81,4%).

Notons également que la catégorie « divers » représente un enchainement des déplacements sans mode unique, c'est-à-dire multimodal (ex. : un trajet en voiture puis un second en transport en commun au cours du même voyage) pour lequel il existe un faible écart entre hommes et femmes (51,9% contre 48,1%).



2. Comparaison de la mobilité hommes/femmes selon l'âge

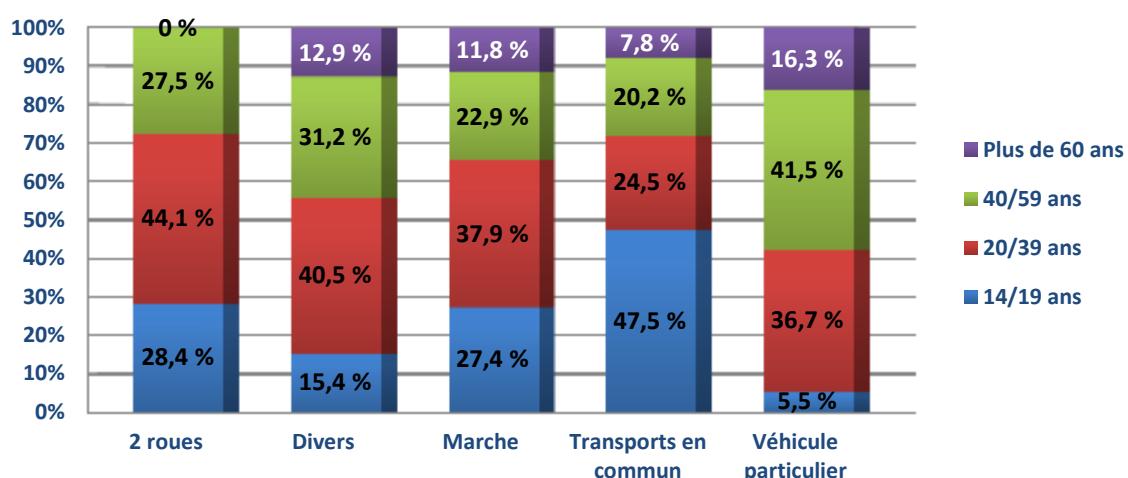


78. Mobilité selon l'âge et le sexe des personnes de 14 ans et plus

Les structures démographiques, notamment l'âge, déterminent fortement la manière dont se déplacent les Grand-Nouméens.

Aux âges les plus mobiles, on constate, une mobilité plus soutenue chez les femmes entre 35 et 50 ans. La prise en charge, pour une grande part, de la mobilité des enfants, en fournit l'élément d'explication principal. Ce phénomène s'inverse au profit des hommes à partir de 50 ans.

3. Les mobilités quotidiennes croissent puis décroissent avec l'âge



79. Clientèle des modes selon l'âge

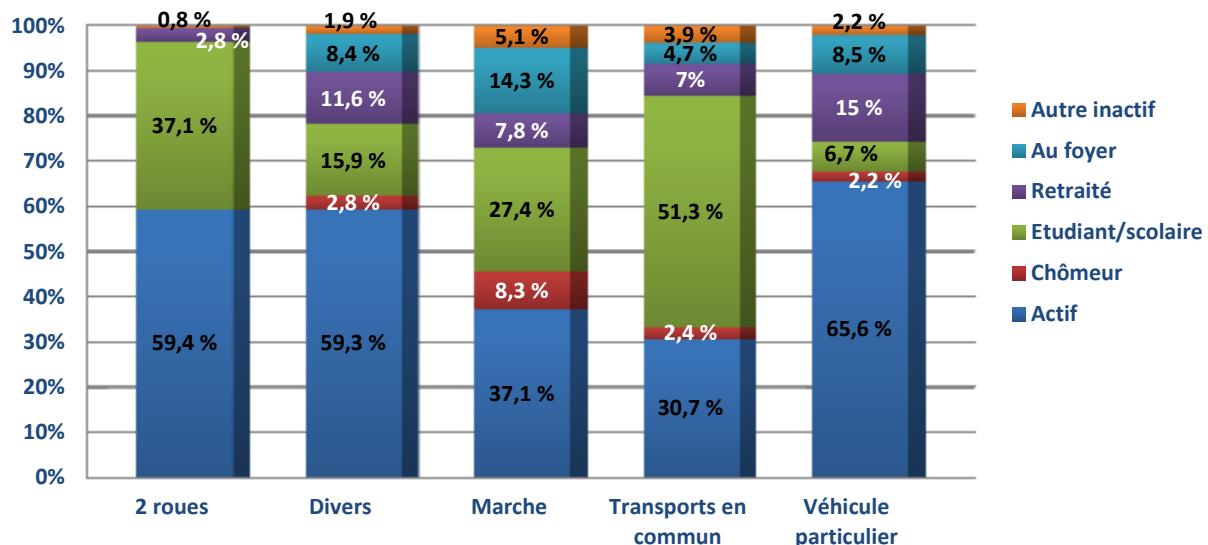
L'analyse de la mobilité par âge met en exergue les éléments suivants : les jeunes de 14 à 19 ans réalisent 47,5% des déplacements en transport en commun. Les personnes de 40 à 59 ans se déplacent davantage en utilisant la voiture (41,5%) et les deux-roues motorisés concernent surtout les individus de 20 à 39 ans (44,1%). Enfin, les « séniors » (60 ans et plus) ont une mobilité plus forte en voiture (16,3%).

A partir de 60 ans, le taux de mobilité s'estompe chez cette catégorie de personnes (c'est-à-dire la proportion moyenne de personnes ayant effectué au moins un déplacement la veille de l'enquête, définition CERTU),



B. Mobilité et caractéristiques socio-économiques

1. Des situations en matière de mobilité très variées au sein de la population



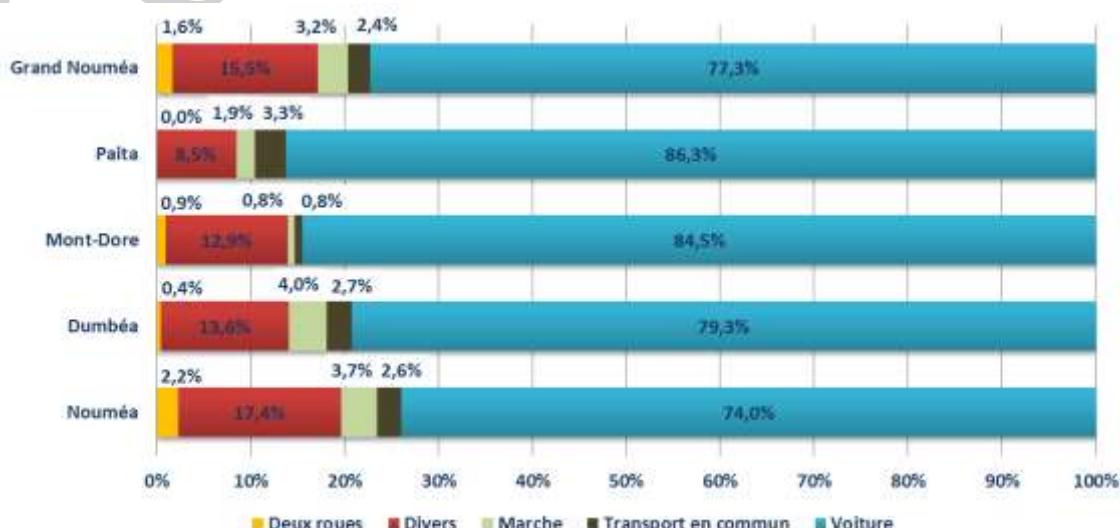
80. Clientèle des modes selon l'occupation principale

Le critère socioprofessionnel est un facteur bien plus significatif pour expliquer des différences de mobilité. Les actifs constituent la catégorie la plus mobile et affectionnent particulièrement l'usage de la voiture (65,6%). A l'inverse, les catégories « Autre inactif » et « chômeur » sont bien moins mobiles. Les usagers réguliers du transport en commun sont les étudiants et les scolaires. Plus de la moitié (51,3%) de cette tranche de personnes utilise ce mode de déplacements tous les jours ou presque pour le motif « école » ou « études ».

Un urbanisme compact est favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture. En effet, la capitale concentre un habitat dense ou groupé qui favorise la mobilité en modes alternatifs à la voiture.

2. Mobilité de la population active et part modale par commune

On dénombre un tiers des déplacements consacré au travail. Les actifs effectuent en moyenne un déplacement de plus que les inactifs. Les cadres se déplacent plus fréquemment que les employés et ouvriers. Cela s'explique par le fait qu'ils soient mieux équipés et moins excentrés de leur lieux d'activité professionnelle.



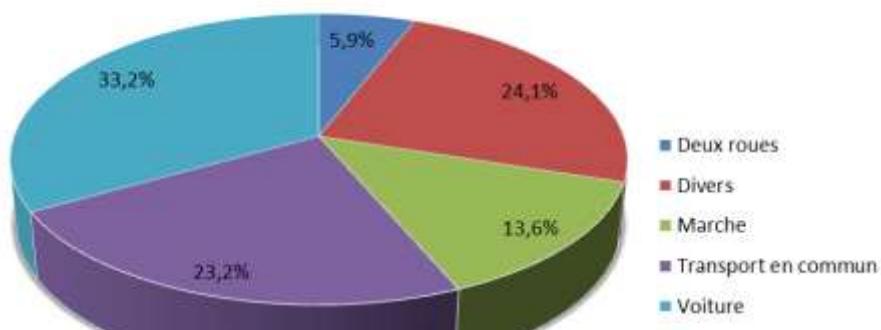
81. Part modale des populations actives



La voiture reste ainsi prépondérante dans les déplacements des habitants, et plus particulièrement dans l'espace périurbain de l'agglomération. Les actifs des villes périphériques sont plus dépendants de leur voiture. Ils bénéficient en effet d'une offre de transports collectifs moins développée.

Les déplacements pour motif « Accompagnement » restent importants à l'échelle de l'agglomération car ils arrivent en deuxième position avec près de 22% de la part globale des déplacements dont 8,7% pour l'accompagnement des scolaires et étudiants.

3. La mobilité des scolaires



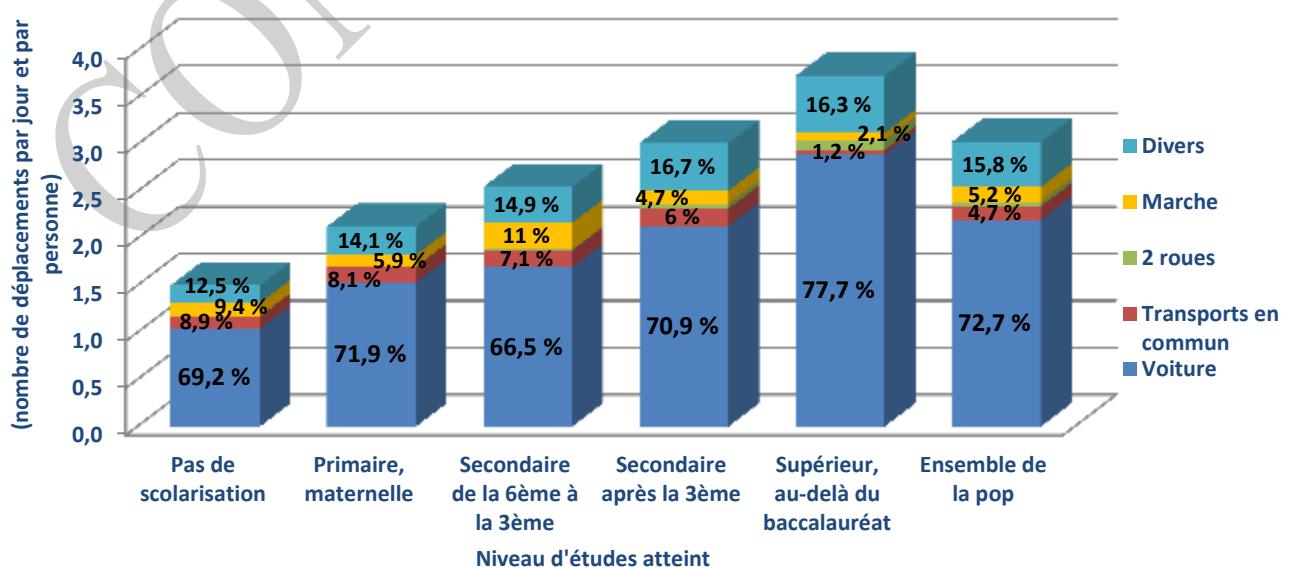
82. Part modale des déplacements scolaires

plusieurs établissements scolaires offrant pour la plupart des capacités d'hébergement en internat (Cf. Tableau complémentaire n°34, p.137).

Les scolaires utilisent davantage la marche, vélo et les transports en commun pour effectuer leur déplacement quotidien en comparaison avec la population active même si l'utilisation de la voiture, surtout en mode passager, reste majoritaire sur l'ensemble des communes. Seuls les scolaires de Paita plébiscitent les transports en commun. Rappelons que cette commune concentre

C. Une forte corrélation entre niveau de formation et mobilité en voiture

1. Impact du niveau d'études sur le mode de déplacement

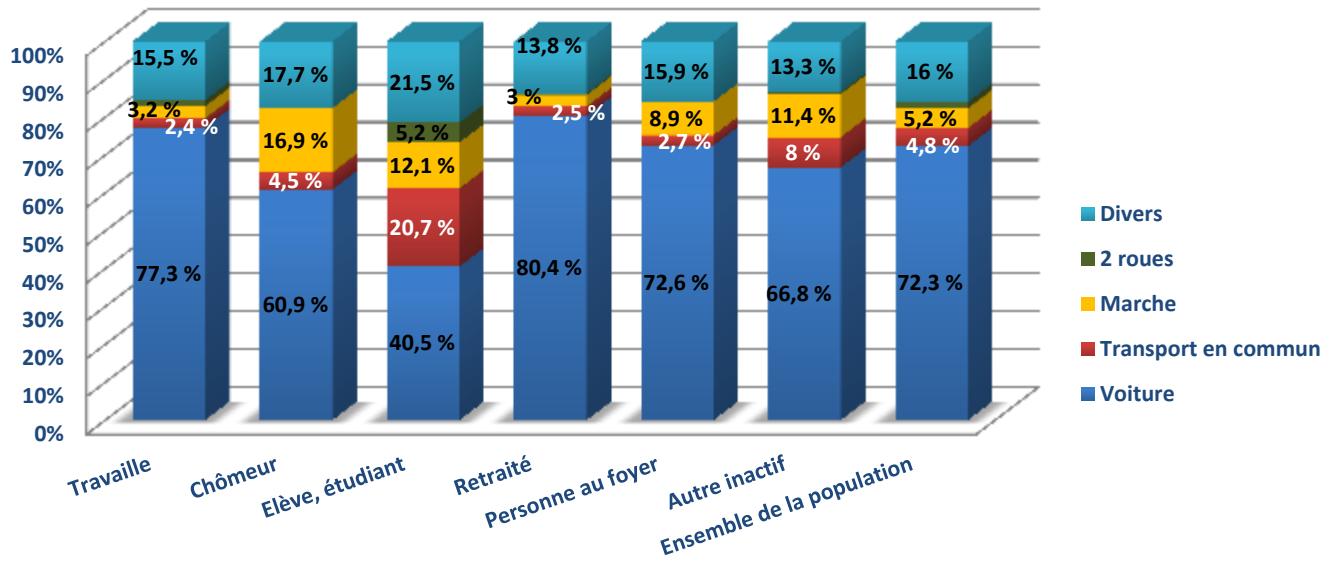


83. Part modale des déplacements selon le niveau d'études atteint



Comme l'indique le critère de l'emploi, l'utilisation de la voiture évolue en fonction du niveau de formation. Les personnes ayant fréquenté un établissement d'enseignement supérieur ont ainsi des taux de mobilité supérieurs en ce qui concerne l'usage de la voiture (77,7%). A contrario, près d'un tiers des déplacements des personnes n'ayant pas poursuivi d'études se répartissent entre les transports en commun et la marche.

2. Mobilité et activité des personnes



84. Part modale des déplacements selon la situation d'activité

La mobilité en voiture est plus forte chez les retraités avec 80,4% des déplacements contre 40,5% chez les élèves et étudiants. Cette dernière catégorie se démarque des autres en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun (20,7%) constituant ainsi une part importante des usagers, suivie des « autres inactifs » (8%) et des chômeurs (4,5%). Les élèves et étudiants sont également les plus forts utilisateurs de deux-roues motorisés avec 5,2%.

D. Perception des transports

1. Un service de transport en commun en retard dans les nouveaux lotissements

Au sein de l'agglomération, les ménages qui expriment un avis (soit les trois quarts de la population enquêtée) ont une vision plutôt bonne des transports en commun dans leur quartier. Ainsi 61,2% des ménages Grand-Nouméens donnent un avis satisfaisant quant aux transports en commun, signe que le niveau d'équipement semble plutôt bon (Cf. Tableau complémentaire n°35, p.138). Le transport collectif est un moyen de locomotion généralement utilisé pour des trajets longs ou lorsqu'il n'existe pas d'autres choix, donc dans des cas parfois négatifs. Malgré cela, les bus et autres transports collectifs de l'agglomération gardent une bonne image. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce décalage : un service présent et efficace, et surtout une très forte résilience de la part des utilisateurs de transports en commun. Seul un quart des ménages a une vision vraiment négative des transports collectifs (25,6% affirment n'être « pas satisfait »).

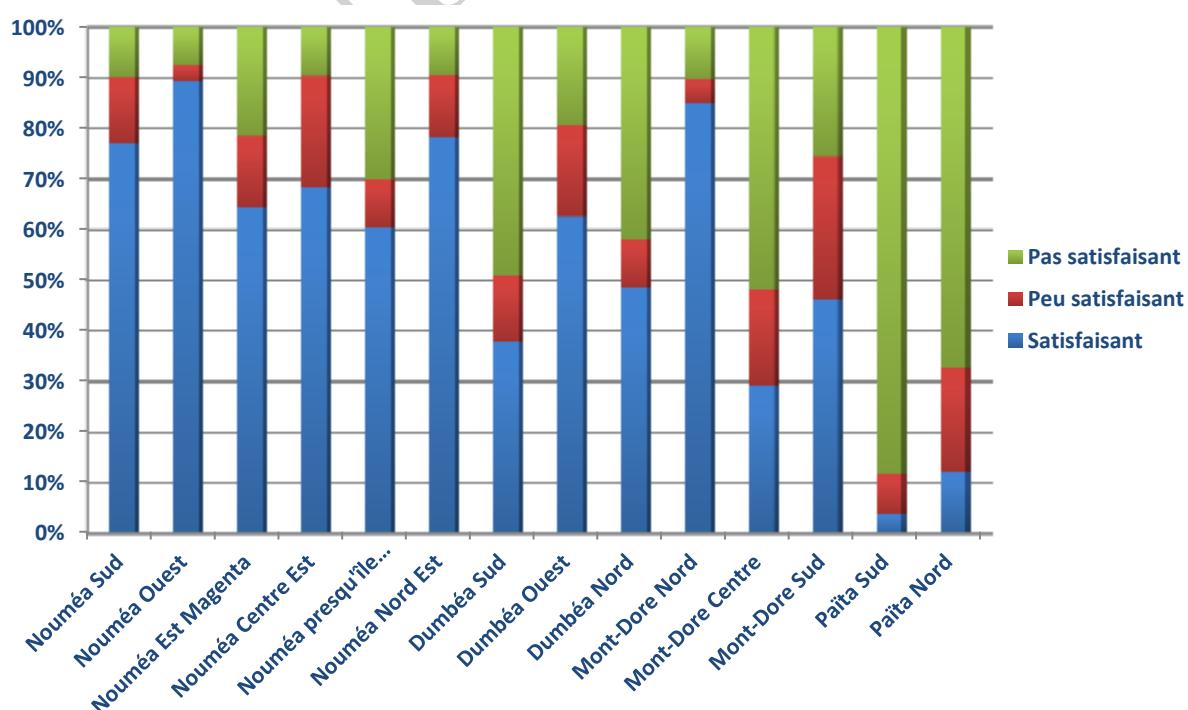


Dans la commune de Nouméa, 72,7% des ménages se disent « satisfaits » du réseau de transports en commun et seulement 14,4% « pas satisfaits ». Dans le Centre-Ville de Nouméa, la satisfaction monte à près de 90%. Deux autres zones se démarquent : Nouméa Est Magenta et Nouméa presqu'île Ducos. Les habitants de ces deux zones expriment respectivement 21,5% et 30,2% d'insatisfaction à l'égard des transports en commun. Si le pourcentage de ménages « pas satisfait » est important, leur nombre est également conséquent puisqu'il s'agit du plus fort effectif de ménages ayant répondu.

A Dumbéa, seule la moitié des ménages s'étant exprimés se déclarent « satisfait », alors que près d'un tiers estime les transports en commun « pas satisfaisant dans leur quartier ». Seul Dumbéa Ouest affiche un taux de satisfaction supérieur à la moyenne pour 20% de mécontents. Au sein de Dumbéa Sud, où Koutio constitue une dense plate-forme de desserte de bus en entrée de ville, près d'un ménage sur deux (48,9%) se déclarent « pas satisfait » des transports en commun. Lors de l'enquête, le SMTU n'avait pas encore restructuré son pôle d'échange de Kenu In, ces données ont donc pu évoluer. Les 42% de ménages non satisfaits à Dumbéa Nord s'expliquent en grande partie par une faible desserte en car et en bus, et par la géographie de la zone – éloignée des zones d'échanges (Kenu In, Montravel) et enclavée entre la chaîne et la SavExpress où les raccordements sont peu nombreux.

Au Mont-Dore, 51,7% des ménages du Mont-Dore Centre se déclarent insatisfaits. Cette zone subit un effet de rupture avec de nombreuses lignes de bus arrêtant leur desserte à Boulari en limite extérieure de la zone. De plus, l'éloignement et l'étalement des zones d'habitations en bord de mer ou enclavées dans la vallée de La Coulée et une densité faible ne permettent pas une desserte et une fréquence élevées.

Enfin la situation à Païta semble beaucoup plus difficile, 83,3% des ménages interrogés se disent mécontents des transports en commun dans leur quartier. Ce chiffre très élevé s'explique en partie par l'éloignement par rapport avec le centre de l'agglomération qui ne permet pas des temps de parcours faibles. Mais surtout, la croissance forte et la construction rapide ex nihilo de larges lotissements sur de vastes secteurs (en entraînant une densité relativement faible) n'ont pas permis aux opérateurs de transports collectifs de faire face à la demande. Ces nouvelles zones d'habitations, parfois éloignées des grands axes, ne sont donc pas encore raccordées aux réseaux existants, ce qui entraîne de fait une forte insatisfaction.





2. Une préoccupation routière toujours présente

Plusieurs questions ouvertes étaient posées aux personnes enquêtées (Cf. questionnaire en annexe p.116), dans le but de connaître au mieux les préoccupations des Grand-Nouméens. Ce nuage de mots ne tient compte que des préoccupations concernant la mobilité dans son ensemble. Chaque observation engage la personne qui l'évoque. Elle est fortement liée à un ressenti qui peut être très subjectif, et à un contexte particulier (la personne a peut-être une observation propre, mais elle peut également s'approprier le souhait d'une autre).



86. Observations majeures énoncées par les personnes enquêtées

La dernière partie de la feuille de logement du questionnaire traite de la thématique de la sécurité. Il est demandé aux enquêtés qu'elle est l'action prioritaire à entreprendre afin d'améliorer la sécurité dans leur quartier.

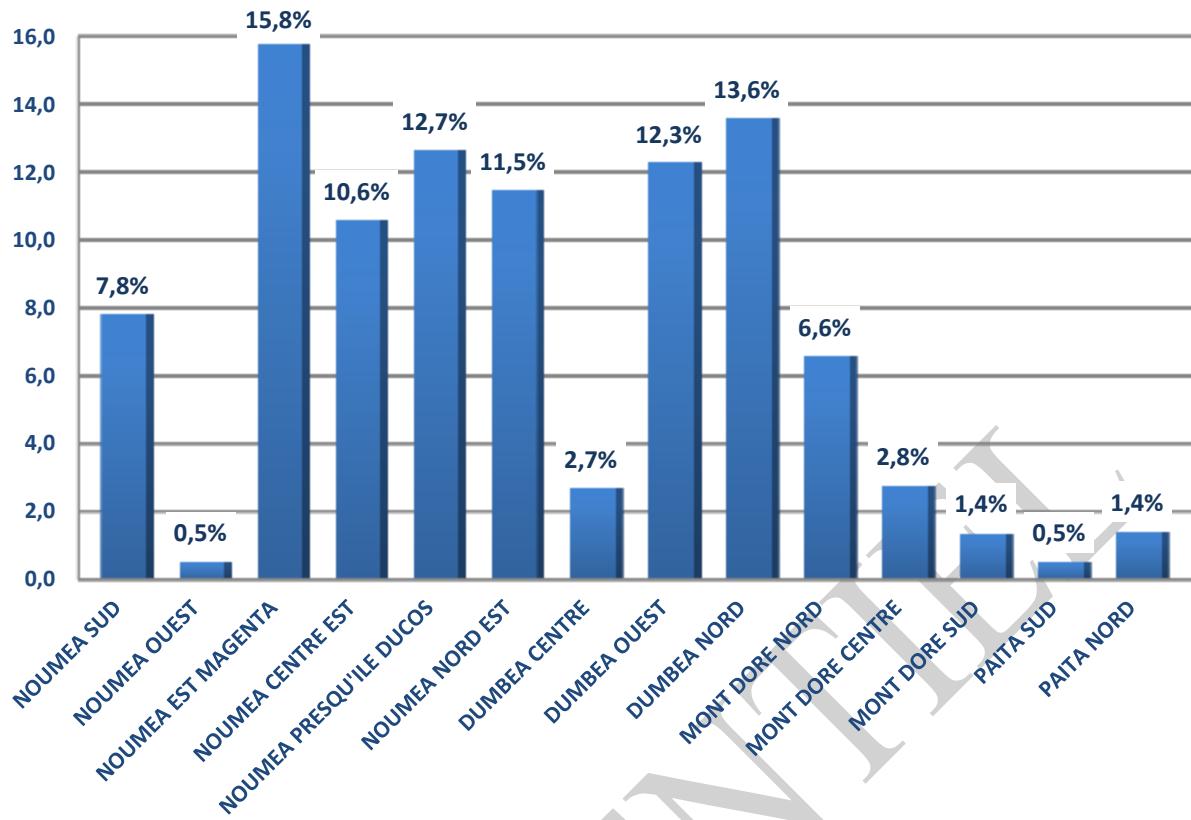
L'insécurité routière est l'élément premier des observations énoncées par la population. Parmi les occurrences constatées, 50% concernent l'installation de ralentisseurs (souvent appelés dos d'ânes par les personnes enquêtées). Ces aménagements routiers sont vus comme la solution à une vitesse excessive sur les routes du Grand-Nouméa. Cette observation est donc plus à interpréter comme la constatation d'une vitesse excessive sur les routes.

Ensuite, le manque d'éclairage sur les voies routières est la seconde amélioration souhaitée par les enquêtés. Cette occurrence est liée à la suivante qui voit 12,5% des observations concernant l'amélioration générale de la sécurité routière. Sans donner de solutions, ni d'exemples précis, cela indique une réelle préoccupation concernant les déplacements routiers.

La demande de travaux sur la voirie est citée dans 12,3% des observations liées à la mobilité. La mauvaise qualité de certaines routes est ainsi mise en avant par plus d'une personne sur dix.

4,5% des observations concernent les modes doux, et notamment l'aménagement des trottoirs et la création de passages pour piétons plus sécurisés. Le faible taux est toutefois à tempérer par le nombre de personnes qui utilise la marche comme mode de transport principal (5,2%). En effet, le taux est certainement plus élevé parmi les marcheurs que chez les automobilistes.

Enfin, l'amélioration du service de bus est également l'une des préoccupations des Grand-Nouméens. En plus de l'amélioration globale du service des transports en commun (meilleure desserte, plus haute fréquence, harmonisation des prix, ...), deux améliorations sont énoncées : une plus grande accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et l'amélioration de la sécurité dans les transports en commun.



87. Localisation des demandes d'installation de ralentisseurs

La préoccupation principale des habitants de l'agglomération concerne l'installation de ralentisseurs afin de limiter la vitesse excessive de certains automobilistes. En effet, sur l'ensemble des réponses inhérentes à la mobilité, la question de la mise en œuvre de ce type d'aménagement pour modérer la vitesse arrive en tête de peloton avec un peu plus de 50% des occurrences.

On constate que plus la zone est dense plus la demande de ralentisseurs est moindre à l'exception de Paita qui enregistre de faibles taux en ce qui concerne cette problématique (moins de 1% en moyenne). La zone Nouméa Est Magenta concentre une importante part avec 15,8% de demandes de ralentisseur contre seulement 0,5% à Nouméa Ouest. En ce qui concerne la commune de Dumbéa, deux des trois zones (Dumbéa Ouest et Dumbéa Nord) présentent des chiffres importants quant à la demande d'installation de dos d'âne (respectivement 12,3% et 13,6%). Le Mont-Dore n'affiche pas de préoccupation particulière concernant cette problématique même s'il convient de noter que la zone Mont-Dore Nord, secteur plus urbanisé, affiche le plus fort taux de la commune avec 6,6%.

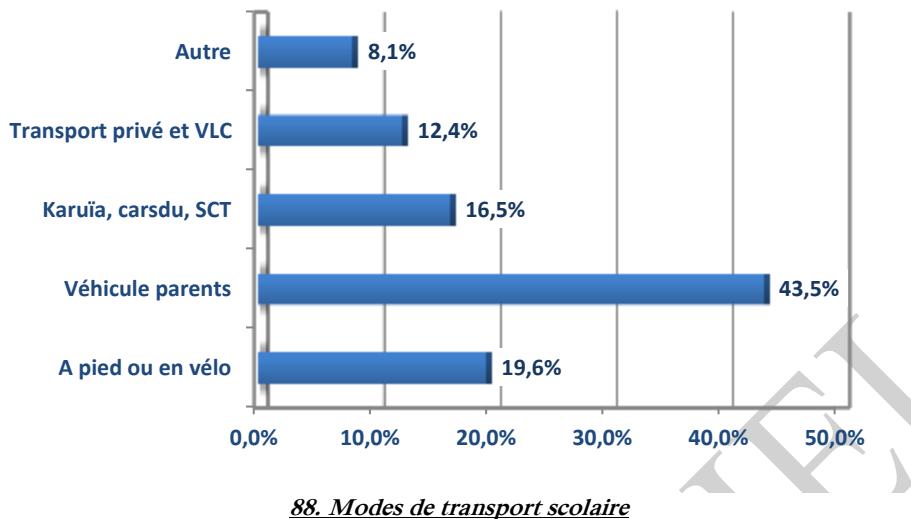
E. Le transport scolaire

1. Les différents modes de déplacements pour les scolaires.

Le transport scolaire correspond à un déplacement de près de 50.000 individus au sein de l'agglomération. Ces déplacements prennent en compte tous les mouvements concernant une personne engagée dans le système scolaire (indépendamment du niveau).



Les parents amènent encore en grande majorité leurs enfants à l'école. 43,5% des scolarisés sont donc déposés en voiture particulière sur leur lieu d'étude.



88. Modes de transport scolaire

Les modes doux et actifs sont utilisés dans 19,6% des cas pour accompagner un enfant sur son lieu de scolarisation. L'utilisation de ce type de déplacement n'est possible que lorsque l'école se trouve à proximité du domicile ce qui est moins le cas dans les espaces péri-urbains et ruraux. De plus, accompagner un enfant à pied ou en vélo, induit pour l'accompagnateur soit qu'il puisse se rendre sur son lieu de travail à pied, soit qu'il dispose suffisamment de temps pour cette activité familiale.

Les transports en commun sont utilisés par 16,5% des élèves ou étudiants. Ce chiffre relativement bas s'explique par le fait que l'ensemble des enfants scolarisés est pris en compte – et donc parfois des enfants jugés trop jeunes pour prendre le bus seul.

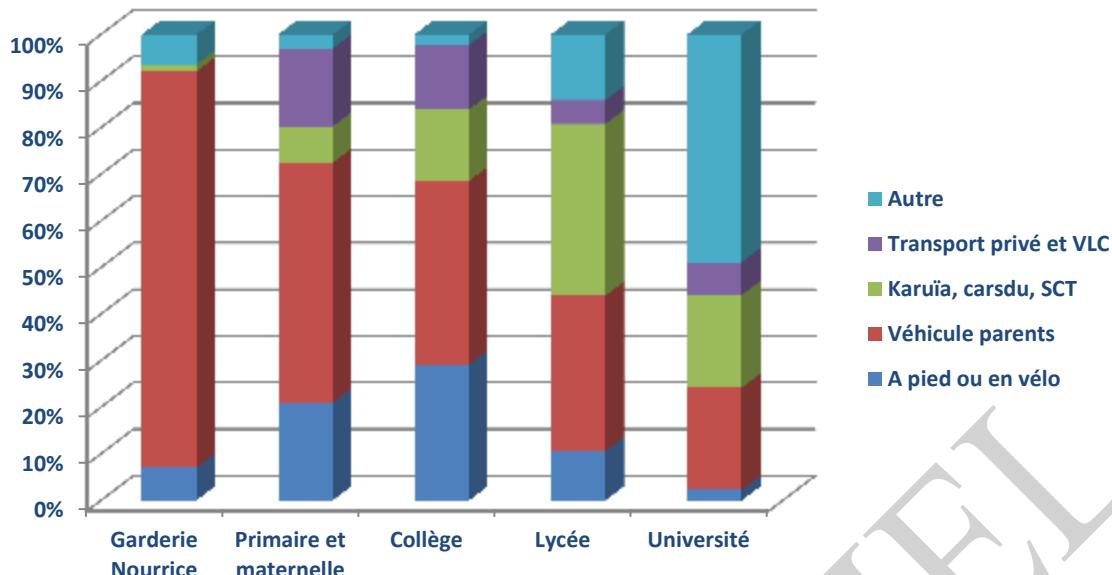
En complément des transports en commun (aussi le ramassage scolaire effectué par la Société Calédonienne de Transport que Karuïa et Carsud), les VLC sont fortement utilisés par les personnes scolarisées pour se rendre sur le lieu d'enseignement : 12,4% des individus sont ainsi passagers de société de Location de Voitures avec Chauffeur.

2. Des modes différents selon le niveau d'études atteint

Le véhicule des parents est le principal mode de transport utilisé par les enfants scolarisés. Cependant, le taux d'accompagnement évolue en fonction de l'établissement. S'il est courant d'emmener les très jeunes enfants à la garderie, à la crèche ou chez la nounrice en voiture, cela l'est beaucoup moins une fois le baccalauréat obtenu. Une plus forte autonomie, et des établissements non situés directement sur le trajet des parents tendent à réduire cette proportion.

On constate ainsi une diminution progressive de l'utilisation du véhicule des parents entre le niveau « crèche » et le niveau « université ». 85,0% des personnes ayant déclaré un transport scolaire (comprenant également la garderie et la nounrice) au niveau garderie et nounrice utilisent leur voiture personnelle et seulement 1,6% les transports en commun (Cf. Tableau complémentaire n°36, p.138).

Les 7,1% d'individus déclarant un transport en mode doux pour ce niveau d'enseignement bénéficient de la proximité du lieu de destination avec leur domicile. Enfin, le mode de transport « Autres » comportent les deux-roues motorisés, les déplacements en véhicules personnelles (les étudiants propriétaires de leur propre véhicule). Le transport privé correspond la plupart du temps aux scolarisés en voiture privée par un tiers (aucun des deux parents).



89. Utilisation des modes de transport selon l'établissement scolaire

L'utilisation de la voiture des parents décline drastiquement entre la garderie et le niveau primaire, passant de 85,0% à 51,4%, et la tendance se poursuit avec seulement 21,9% des étudiants à l'université emmenés par la voiture des parents.

En primaire et en maternelle, les élèves sont encore en majorité véhiculés par les parents (51,4%). Les VLC transportent 16,7% des élèves de cette catégorie d'âge. Il s'agit donc d'une alternative crédible et fiable pour les parents d'enfants de moins de 11 ans (avant l'entrée au collège), bien plus que ne peut l'être les transports en commun classiques qui ne déposent pas toujours devant l'école et qui n'est pas un transport spécialisé pour les élèves de cette catégorie d'âge (contrairement aux VLC dédiés aux scolaires).

Enfin, 21,1% des élèves en primaire et maternelle se déplacent à pied ou en vélo sur leur lieu d'études. Les parents considèrent donc qu'ils sont assez âgés pour les modes doux et actifs. Les lieux d'enseignements sont encore fortement tournés vers le quartier d'habitation ce qui réduit la distance et le temps de déplacement.

L'utilisation des transports en commun est facteur d'arrivée au collège, car 15,4% des collégiens déclarent utiliser les bus et car pour se rendre au collège (soit le double des primaires). Les parents accompagnent de moins en moins leurs enfants (39,3%), tandis que l'usage des VLC décline également. Malgré le regroupement au sein de sites plus restreints, 29,2% des collégiens se déplacent en modes doux.

Les lycées étant moins nombreux, seuls 10,7% des élèves de ces sections s'y rendent en modes doux, tandis qu'ils sont encore amenés par leur parent dans 33,2% des cas. En majorité, les lycéens utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur site d'enseignement. Ce fort taux s'explique par la présence d'arrêts accolés aux lycées.

Le mode de déplacements des étudiants post-bac est particulier. Premièrement, les personnes enquêtées devaient avoir plus de six mois de résidence au sein de l'agglomération, ce qui exclut de fait les nouveaux étudiants issus de communes en dehors de l'agglomération, principalement logés au sein du campus universitaire attenant à l'Université de Nouvelle-Calédonie à Nouville. Ce qui explique le faible taux d'étudiants se déplaçant à pied ou en vélo (2,3%), malgré le campus de 500 chambres. Les étudiants sont encore 21,9% à être déposés par leur parent à l'université, alors que 19,9% prennent les transports en commun classiques.



3. Un lieu d'étude en phase avec son lieu de résidence

Le déplacement des jeunes scolarisés entraîne un flux de déplacements non-négligeables, notamment lors des pics horaires du matin et du soir. L'ensemble de ces déplacements, notamment ceux effectués par les parents pour amener leurs enfants à l'école ont un impact sur le réseau routier et sur le sentiment de congestion parfois éprouvé par les automobilistes. Les déplacements en lien avec l'école se font parfois en dehors de sa commune de résidence.

L'observation des écoliers de l'enseignement du 1^{er} degré (maternelle et primaire) et des collégiens montre que près de 12% d'entre eux ne sont pas scolarisés dans leur commune de résidence. Ce phénomène touche principalement les élèves des communes périphériques et à un degré moindre ceux de Nouméa. Toutefois, en effectif, ce sont près de mille élèves de chacune des quatre communes qui étudient ailleurs que dans leur commune de résidence. A noter que cette valeur n'est pas un indicateur des élèves scolarisés hors secteur scolaire : les élèves du secteur privé n'ont pas cette obligation du respect de la carte scolaire alors qu'ils représentent près de 15% des effectifs scolaires et certains élèves du public disposent de dérogations.

Même si l'enquête ne permet pas de déterminer une valeur avec précision, le volume de ces déplacements reste faible puisqu'il correspond à près de 2% de tous les déplacements de l'agglomération.



Mise en perspective

Les données présentées dans ce document rendent compte des déplacements de l'agglomération du Grand Nouméa. Les habitudes, les motifs, les modes, les durées, sont ainsi détaillés dans les différents chapitres. Cette perspective, en fonction des principales données du document, contextualise et présente les différentes actions qui sont ou qui pourraient être mises en œuvre aussi bien à court terme qu'à long terme comme cela peut être le cas dans d'autres villes et territoires. Le point central de ces actions est la volonté des Grand-Nouméens, usagers comme décideurs, d'améliorer leurs déplacements.

Ainsi, depuis plusieurs années, toutes les collectivités se sont appropriées la problématique de la mobilité et ont lancé une large réflexion pour y répondre : le Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN) qui définit tout un panel d'actions validé par toutes les collectivités. La réalisation de cette enquête faisant partie de ces actions à mettre en œuvre à court terme. Les orientations du PDAN ont depuis été reprises au niveau pays dans le Schéma Global des Transports et de la Mobilité (SGTM).

Une mobilité difficile en lien avec une géographie complexe

Se déplacer dans le Grand Nouméa se heurte à des contraintes géographiques particulièrement défavorables : un relief montagneux prégnant et astreignant, un territoire étendu sur près de cent kilomètres, un littoral fortement découpé en particulier pour sa capitale localisée sur une petite presqu'île (moins de 50 km²) dont le littoral court sur près de 120 km. A ces difficultés naturelles, s'ajoute la centralisation de l'activité économique à Nouméa (plus de 80% des emplois de l'agglomération) au sein d'une presqu'île où les voies d'accès routières avec les communes périphériques ne sont qu'au nombre de trois.

En conséquence, les durées des déplacements, même si elles restent dans les niveaux observés en métropole, sont importantes. Si chaque jour un Nouméen passe moins d'une heure à se déplacer (56 mn), ce temps pour les habitants des autres communes est bien supérieur (jusqu'à 78 mn au Mont-Dore). Ainsi, se déplacer pour un résidant de Vallée-des-Colons dure chaque jour 41 minutes de moins qu'un résidant de Plum.

Jouant son rôle de capitale en regroupant pôle de population, d'emploi et de services, Nouméa concentre 80% des déplacements internes et avec sa périphérie alors que les échanges entre les trois autres communes sont marginaux (moins de 5%). Se déplacer est d'autant plus difficile que le premier motif de déplacement est le travail et que celui-ci est localisé à Nouméa. De plus, le second motif est lié au transport des enfants à l'école, motif qui s'ajoute souvent au premier, créant une chaîne de déplacements qui augmente le temps des déplacements domicile-travail. De fait, aller au travail ou à l'école concentre la moitié des 400.000 déplacements quotidiens qui se focalisent sur les deux heures de pointe du matin (de 6 à 8h00) et les cinq du soir (de 15 à 18h00).



L'omniprésence de l'automobile

Huit déplacements sur dix sont effectués en voiture contre 10% pour la marche et le vélo, 7% pour les transports en commun et 2% en moto. Face à ce constat quasi-monopolistique, la potentialité de modifier les usages est plus grande et peut permettre la mise en place d'alternatives à la voiture et des modifications dans son usage.

Multiplier le linéaire routier n'implique pas une amélioration de la circulation comme le montre l'expérience nord-américaine, mais l'amélioration du réseau routier reste nécessaire comme l'indique le PDAN (Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne) : développer le maillage, hiérarchiser les voiries, sécuriser les déplacements, mettre en place des outils de gestion des flux de circulation vont rendre le réseau viaire plus efficient.

Diverses actions existent pour agir sur l'évolution du parc automobile et de son usage pour permettre de limiter l'impact de la voiture. Sans aller jusqu'à des solutions radicales comme la limitation du nombre de véhicules (Singapour), de nombreuses villes visent à permettre à la population un partage des véhicules et à rendre plus attractif les véhicules moins polluants et plus adaptés à une conduite en zone urbaine ou semi-urbaine (bonus-malus se référant aux émissions des différents gaz et particules nocifs, prêt préférentiel pour l'achat de véhicule peu polluant, aide à l'achat pour véhicule hybride urbain...).

Etre le passager d'un véhicule automobile ou d'une moto est déjà dans les habitudes des Grands Nouméens puisque 18% des déplacements quotidiens sont réalisés en tant que passager. Toutefois, il apparaît que les passagers sont majoritairement des membres de la famille du conducteur. Il existe donc encore un potentiel pour qu'une partie de la population se regroupe pour partager un véhicule puisque la moitié des déplacements automobiles se font en solitaire. Le projet de création d'une centrale de la mobilité permettra une meilleure visibilité permettant une mise en relation des usagers simple et rapide. Déjà, des initiatives ont vu le jour avec notamment un parking pour covoitureurs dans la commune du Mont-Dore. Ailleurs, la valorisation de l'autostop se développe par la création d'associations qui regroupent conducteurs et autostoppeurs. Si un conducteur peut partager son véhicule, des systèmes d'autopartage permettent de mutualiser les voitures et d'en réduire le nombre. Encourager les entreprises à développer un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) ou pour les Administrations (PDA) incitent les employés à sortir de la logique « autosoliste » en organisant l'information sur les différents modes de déplacement, en favorisant le covoiturage, en réduisant le parc de voitures de service, en mettant à disposition des vélos électriques

Seuls 20% des déplacements ne sont pas réalisés en automobile

La potentialité de sortir du « tout voiture » est importante dans le Grand Nouméa, car la part des déplacements hors automobile est encore faible. De plus, nombre des utilisateurs de transports en commun ou de marche à pied n'ont pas d'autres possibilités pour se déplacer car ils ne disposent pas de véhicule et sont donc « captifs » de ces modes de transports.

Les transports en commun ont un rôle majeur à jouer dans le futur des déplacements des Grand-Nouméens car les 7% des déplacements effectués avec ce mode de transport le sont majoritairement par des personnes qui n'ont pas d'autres alternatives. Il est donc possible de capter une autre partie de la population qui privilégie aujourd'hui la voiture car il faut prendre en compte le fait que se déplacer en transport en commun augmente fortement la durée des déplacements (103 mn contre 74 mn pour la voiture).



Pour répondre à cette problématique et offrir un transport rapide, dès l'enquête de 2002, la mise en évidence de la topographie particulière de la ville de Nouméa (littoral frangé, presqu'île) et le faible nombre de routes structurant l'agglomération annonçaient que le développement du réseau routier pour convenir au tout voiture était très couteux pour des résultats toujours insuffisants. Par conséquent, la création d'un réseau de transports en commun sur site propre était évoquée dès l'enquête Ménages Logements de 2002. Aujourd'hui, les acteurs politiques ont entrepris la réalisation des actions prévues par le PDAN : création du SMTU, mise en œuvre d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec le projet Néobus, projet de navettes maritimes. Le projet Néobus permettra une meilleure qualité de service ainsi que des temps de parcours réduits (grâce au site propre) pour tous les usagers. La création d'un TCSP et la réorganisation du réseau autour de cet axe majeur va permettre, comme cela s'est produit dans les autres agglomérations qui ont adopté cette solution, d'augmenter la part modale des transports en commun et de requalifier les espaces tout au long du tracé.

Bien que son usage soit déjà réel dans la population (10% des déplacements) mais essentiellement chez les « captifs », les modes doux (marche à pied et vélo) participent à l'élargissement de l'éventail des réponses à la mobilité. Bien qu'il soit fortement lié à un mode de vie citadin, ce mode de déplacement est en expansion dans l'ensemble des agglomérations en métropole et dans le monde. Tout en ayant conscience que la topographie et le climat de l'agglomération réfreinent la population, des axes de réflexions ont été identifiés comme la réalisation d'un schéma directeur des modes doux porté par le SIGN et les différentes collectivités mettent déjà en œuvre des actions : pistes cyclables ou chemins piétons. Le premier enjeu est d'améliorer le partage de la voirie et la sécurité des cyclistes lors de leur déplacement en ville en adaptant la vitesse routière en fonction de la présence ou non d'une piste cyclable, en identifiant clairement la voie réservée aux cyclistes, en travaillant sur la traversée des axes routiers (particulièrement pour les ronds-points) ou en favorisant les axes cyclistes les moins pentus. Il est aussi nécessaire de travailler sur une plus grande intermodalité avec les transports collectifs grâce à la possibilité de transporter son vélo en particulier avec le futur TCSP qui traversera l'agglomération. De plus, contrairement aux autres modes de transports producteurs d'externalités négatives (congestion, bruit, pollution) la marche et le vélo offrent en majorité des externalités positives (moindre coût, amélioration de la santé grâce à l'activité physique, moindre dépendance aux transports en commun, ...) qu'il convient de mettre en avant.

Aujourd'hui, seuls 16% des déplacements sont multimodaux. Utiliser tout l'éventail des modes de déplacement permet de limiter l'usage de la voiture. Demain, la création de parkings relais en lien avec le Néobus va offrir la possibilité aux automobilistes de coupler leur parcours en voiture avec le Néobus.

Changer les habitudes : un imaginaire social à prendre en compte.

Les analyses du document permettent de dresser une photographie des déplacements au sein de l'agglomération. Ces données peuvent être mises en relation avec le ressenti des habitants du Grand Nouméa.

Le temps passé dans les transports peut être vu de deux façons : soit comme une zone tampon appréciée entre le point d'origine et la destination dont la durée sera alors valorisée (lecture et musique dans les transports en commun, évacuation du stress lié au travail dans une voiture personnelle, ...), soit comme une contrainte subie, évaluée comme une perte de temps et un facteur de stress. La réduction des temps de parcours n'est donc pas le seul axe de réflexion. Un déplacement plus long mais valorisé pourrait avoir les faveurs de potentiels utilisateurs.



Enfin, chaque mode de transport est unique et chaque usager se l'approprie d'une façon individuelle et intime. La mauvaise vision de certains transports (notamment les transports en commun) et la méconnaissance de certains autres (le partage du véhicule) sont autant de freins au développement des modes alternatifs qui doivent améliorer des déplacements au sein de l'agglomération du Grand Nouméa. Pour modifier l'imaginaire social, la valorisation des autres modes de déplacement est l'un des moyens les plus efficaces. La communication sur les projets et la préparation des habitants aux nouveautés (projet Néobus, modes doux) sont primordiaux pour le bon fonctionnement de tous les modes de transport.

L'Enquête Ménages Logements Déplacements permettra aux futures enquêtes de dégager des tendances, de situer les points de rupture et d'envisager de nouveaux développements. Pour comprendre comment et pourquoi les habitants se déplacent, il est nécessaire de mettre en place un outil de suivi par l'intermédiaire d'un Observatoire des Déplacements pour organiser une veille sur les innovations, observer l'impact des politiques publiques et pour pouvoir s'adapter rapidement et efficacement à l'évolution des habitudes de transport dans l'agglomération.

CONFIDENTIEL



Enquête Ménages Logements Déplacements

VI. Annexes

Tome déplacements

CONFIDENTIEL



CONFIDENTIEL



Questionnaire

2013 - ENQUÊTE LOGEMENT-DÉPLACEMENT

Feuille de Logement

Prénom : _____ N° Enquêteur : _____ N° Ménage : _____ +

1. LOGEMENT

1. Type de la construction ?

Grand collectif (6 à 30 logements)	<input type="checkbox"/> 1
Petit collectif (6 à 4 logements)	<input type="checkbox"/> 2
Individuel accolé (en hôtel)	<input type="checkbox"/> 3
Individuel isolé (maison)	<input type="checkbox"/> 4
Construction provisoire (cabane)	<input type="checkbox"/> 5

2. Combien de pièces d'habitation compte ce logement ?
(ne pas compter les annexes, cuisine, bain/couche)

Plaques	<input type="checkbox"/> 1
Plaques	<input type="checkbox"/> 2
Plaques	<input type="checkbox"/> 3
Plaques	<input type="checkbox"/> 4
Plaques	<input type="checkbox"/> 5

3. Quelle est sa surface habitable ? (m²)

Plaques	<input type="checkbox"/> 1
Plaques	<input type="checkbox"/> 2
Plaques	<input type="checkbox"/> 3
Plaques	<input type="checkbox"/> 4
Plaques	<input type="checkbox"/> 5

4. Disposez-vous d'un espace privé de type balcon/terrasse ?

Oui	<input type="checkbox"/>
Non	<input type="checkbox"/>

5. Disposez-vous d'un espace privé de type jardin/cour ?

Oui	<input type="checkbox"/>
Non	<input type="checkbox"/>

6. Quels usages en faites-vous ? (plusieurs réponses possibles)

Lieu de vie	<input type="checkbox"/> 1
Stockage/rangement	<input type="checkbox"/> 2
Jardins potagers ou vivriers	<input type="checkbox"/> 3
Autre	<input type="checkbox"/> 4
préciser	<input type="checkbox"/>

+ 7. Nombre de véhicules du ménage ?

Auto, pick up/voiturette	<input type="checkbox"/> 1
Utilitaire	<input type="checkbox"/> 2
Deux roues à moteur	<input type="checkbox"/> 3

8. Avez-vous un garage, carport ou emplacement réservé ?

Oui	<input type="checkbox"/>
Non	<input type="checkbox"/>

9. De votre logement actuel, êtes-vous :

Propriétaire	<input type="checkbox"/> 1
Locataire ou sous-locataire	<input type="checkbox"/> 2
Logé gratuitement	<input type="checkbox"/> 3

10. Estimez-vous que vos conditions de logement actuelles sont :

très satisfaisantes	<input type="checkbox"/> 1
satisfaisantes	<input type="checkbox"/> 2
acceptables	<input type="checkbox"/> 3
insuffisantes	<input type="checkbox"/> 4
très insuffisantes	<input type="checkbox"/> 5

11. Comment jugez-vous l'état du logement ?

Très bon	<input type="checkbox"/> 1
Bon	<input type="checkbox"/> 2
Mauvais	<input type="checkbox"/> 3
Très mauvais	<input type="checkbox"/> 4

12. Des travaux de remise en état ont-ils été effectués au cours des 12 derniers mois ?

Oui	<input type="checkbox"/>
Non	<input type="checkbox"/>

13. Quand avez-vous déménagé dans le logement actuel ?

Année	<input type="checkbox"/> 1
Année	<input type="checkbox"/> 2
Année	<input type="checkbox"/> 3

14. De votre logement précédent vous étiez :

Propriétaire	<input type="checkbox"/> 1
Locataire ou sous-locataire	<input type="checkbox"/> 2
Logé gratuitement	<input type="checkbox"/> 3
Autres, préciser	<input type="checkbox"/> 4

15. Où se situait ce précédent logement ?

Commune	<input type="checkbox"/> 1
Zone SIGN	<input type="checkbox"/> 2

16. Pourquoi avez-vous déménagé dans ce logement ? (Indiquer les 3 principales raisons Q.2.2)

Taille du logement	<input type="checkbox"/> 1
Prix du logement	<input type="checkbox"/> 2
Statut d'occupation	<input type="checkbox"/> 3
Type de construction	<input type="checkbox"/> 4
Amélioration condition de vie (logement)	<input type="checkbox"/> 5
Environnement négatif précédent (quartier)	<input type="checkbox"/> 6
Raisons familiales ou personnelles	<input type="checkbox"/> 7
Raisons professionnelles ou études	<input type="checkbox"/> 8
Autre	<input type="checkbox"/> 9
préciser	<input type="checkbox"/> 10

17. Comment estimez-vous le niveau d'équipement de votre quartier actuel ? (1 = très bas, 2 = peu satisfaisant, 3 = pas satisfaisant, 4 = très bien)

Crèche	<input type="checkbox"/> 1
Équipements socio-éducatifs (maison de quartier, foyer)	<input type="checkbox"/> 2
Culturels (bibliothèque, musée)	<input type="checkbox"/> 3
Sportifs (terrain, salle de sport)	<input type="checkbox"/> 4
Services publics (mairie, OPT, banque)	<input type="checkbox"/> 5
Transports en commun	<input type="checkbox"/> 6
Cabinets de médecin, pharmacie	<input type="checkbox"/> 7
Magasins d'alimentation	<input type="checkbox"/> 8

18. Les bruits des voisins vous dérangent-ils ?

Oui	<input type="checkbox"/> 1
Non	<input type="checkbox"/> 2

19. Le quartier vous semble-t-il bruyant ?

Oui	<input type="checkbox"/> 1
Non	<input type="checkbox"/> 2

20. Les relations avec votre voisinage vous semblent-elles satisfaisantes ?

Oui	<input type="checkbox"/> 1
Non	<input type="checkbox"/> 2

21. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été victime ou témoin dans votre quartier d'un problème d'in sécurité ?

Oui	<input type="checkbox"/> 1
Non	<input type="checkbox"/> 2

22. Avez-vous un sentiment d'in sécurité dans votre quartier ?

Souvent	<input type="checkbox"/> 1
Parlement	<input type="checkbox"/> 2
De temps en temps	<input type="checkbox"/> 3
Jamais	<input type="checkbox"/> 4

23. Selon vous quels sont les problèmes d'in sécurité auxquels vous êtes confrontés dans votre quartier ?

Oui	<input type="checkbox"/> 1
Non	<input type="checkbox"/> 2
Principal	<input type="checkbox"/> 3
Vol	<input type="checkbox"/> 4
In sécurité routière	<input type="checkbox"/> 5
Alcool et drogue	<input type="checkbox"/> 6
Vagabondage, SDF	<input type="checkbox"/> 7
Dégénération	<input type="checkbox"/> 8
Chiens dangereux	<input type="checkbox"/> 9
Agression et incivilité	<input type="checkbox"/> 10
Autre	<input type="checkbox"/> 11
préciser	<input type="checkbox"/> 12

24. Quelle action prioritaire souhaiteriez-vous voir mener afin d'améliorer la sécurité dans votre quartier ?

préciser	<input type="checkbox"/> 13
----------	-----------------------------



3. STATUT ET COÛT

Si propriétaire		Si logé gratuitement	
1. Qui est propriétaire ? Prénom(s)	N°	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
2. En quelle année êtes-vous devenu propriétaire ?		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
3. Avez-vous obtenu / votre terrain ou puis construit ou fait construire le logement déjà construit		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Cf 2 passer à la question 6			
4. Votre terrain l'avez-vous ? Acheté à un particulier		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Acheté au PSH		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Acheté à un promoteur, un agent immobilier privé		<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Reçu en héritage ou donation		<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Terrain coutumier		<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
Autre		<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
préciser			
5. Puis votre logement l'avez-vous ? Construit vous-même		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Par co-constructeur (amitié, entreprise)		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Autre		<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
préciser Cf 2 passer à la question 7			
6. Votre logement achevé, l'avez-vous ? Acheté à un particulier		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Acheté à un bailleur social		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Acheté à un promoteur, un agent immobilier privé		<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Reçu en héritage ou donation		<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Obtenu par la coutume		<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
Autre		<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 7
préciser			
7. Quel est le prix d'achat ou de construction de votre logement ?		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
Si locataire			
8. Qui est locataire ? Prénom(s)	N°	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
9. A qui le loyer est-il payé ? Un particulier		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Un bailleur social		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Un promoteur, un agent immobilier privé		<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Un employeur, logement de fonction		<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Autre		<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
préciser			
10. Quel est le montant mensuel du loyer ? (y compris charges de copropriété)		<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
Observations			
<p>Questionnaire confidentiel et anonyme destiné uniquement à l'Institut de la Statistique et des Etudes Économiques de Nouvelle-Calédonie à des fins strictement statistiques.</p> <p>La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'applique aux réponses faites à la présente enquête.</p>			



2. COMPOSITION

N°	Prénom	Année de naissance	Sexe	Etat matrimonial	Famille ou relation	Lien	Noyau familial	Situation d'activité	Niveau d'étude des années
01									
02									
03									
04									
05									
06									
07									
08									
09									
10									

Codes

Sexe :	1 homme 2 femme		
Etat matrimonial :	1 célibataire 2 marié, passé 3 veuf	4 divorce, séparé 5 concubin	
Lien :	1 Père 2 conjoint 3 enfant	4 petit enfant 5 mère, père, grand-mère, grand-père 6 frère, sœur, beau-frère, belle-sœur	7 gendre, belle-fille 8 autre lien familial (cousin, neveu, oncle) 9 pas de lien familial
Noyau familial :	1, 2, 3 etc.		
Situation d'activité :	1 travaille 2 chômeur 3 étève, étudiant	4 retraité 5 personne au foyer 6 autre inactif	
Niveau études atteint :	1 pas de scolarisation 2 primaire, maternelle 3 secondaire de la 6 ^e à 3 ^e	4 secondaire après la 3 ^e 5 supérieur, au-delà du baccalauréat	
Zone SIGN :	1 à 14, 15 Nord Grand Nouméa	16 Sud Grand Nouméa	
Catégorie Socio-professionnelle (cf. ann.) :	1 agriculteur 2 artisan-commerçant 3 cadre	4 profession intermédiaire 5 employé 6 ouvrier	
Statut (cf. ann.) :	1 CDD 2 CDI	3 travailleur indépendant	
Lieu de travail fixe (cf. ann.) :	1 Oui 2 Non		
Permis de conduire (> 18 ans et +) :	1 Oui 2 Non		
Établissement scolaire :	1 primaire, maternelle 2 collège 3 lycée	4 université 5 grande, moyenne	
Transport scolaire (< 14 ans) :	1 à pied ou en vélo 2 véhicule parent 3 Karus, Caisid, Taméo	4 transport privé et VTC 5 autre	



ON DU MÉNAGE

Profession, nom de l'employeur et lieu de travail (si actif)
ou nom de l'établissement scolaire et lieu d'études (si élève ou garderie)

Observation



2013



ENQUÊTE LOGEMENT DÉPLACEMENT



Bulletin Individuel (14 ans et +)

Prénom :

N° Enquêteur

N° Ménage

N° Individu

1. SITUATION FINANCIÈRE

1. Quels sont vos revenus ?

Travail, salaire net

	Montant	Pois par an	Tranche*	Si couple :
Primes et avantages				<input type="checkbox"/>
Revenu agricole, industriel, commercial				<input type="checkbox"/>
Allocations familiales				<input type="checkbox"/>
Allocations chômage				<input type="checkbox"/>
Aides sociales (y compris soldes)				<input type="checkbox"/>
Aide à la location du logement				<input type="checkbox"/>
Aide à l'acquisition du logement				<input type="checkbox"/>
Retraites, pensions de réversion				<input type="checkbox"/>
Autres revenus,				<input type="checkbox"/>
Autres revenus,				<input type="checkbox"/>
Autres revenus,				<input type="checkbox"/>
Autre préciser				<input type="checkbox"/>

- * Codes tranches de salaires
- 01 moins de 49 999 PCPF
- 02 50 000 à 99 999 PCPF
- 03 100 000 à 149 999 PCPF
- 04 150 000 à 199 999 PCPF
- 05 200 000 à 249 999 PCPF
- 06 250 000 à 299 999 PCPF
- 07 300 000 à 399 999 PCPF
- 08 400 000 à 499 999 PCPF
- 09 500 000 à 599 999 PCPF
- 10 600 000 à 699 999 PCPF
- 11 700 000 à 799 999 PCPF
- 12 800 000 PCPF et plus

2. Avez-vous des traites à payer ?

Pour votre résidence actuelle ou déménager

	Montant	Pois par an	Date de dernière traite Année
Achat du logement			
Achat du terrain nu			
Travaux de construction du logement			
Travaux d'agrandissement			
Pour d'autres crédits			
Voiture ou autre véhicule			
Satellite			
Mobilier			
Électroménager			
Autre préciser			
Autre préciser			
Autre préciser			

+ Questionnaire confidentiel et anonyme destiné uniquement à l'Institut de la Statistique et des Etudes Économiques de Nouvelle-Calédonie à des fins strictement statistiques.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'applique aux réponses faites à la présente enquête.



2. DÉPLACEMENTS

1. En semaine, du lundi au vendredi, avec quelle fréquence utilisez-vous le vélo ?

 - + Toujours ou presque
 - 2 Déplacements par semaine minimum
 - 2 Déplacements par trois minimum
 - Exceptionnellement
 - Jamais

2. Disposez-vous en général d'une voiture en tant que conducteur pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'étude (sauf les cas) ?

Oui, jusqu'à mon lieu de travail 1

Oui, mais sur une partie seulement

Oui, mais je ne l'utilise pas 3

Non

4. Jour de l'interview :
Mardi 1 Mardi 2 Jeudi 3 vendredi 4 Samedi 5

5. Hier, de 4h du matin à ce matin 4h, vous êtes vous déplace ?
Oui Non

6. Hier matin, étiez vous chez vous avant de vous déplacer ?

3. Rencontrez-vous, en général, des problèmes de stationnement sur votre lieu de travail ? (si oui ou non)

Oui _____

Non, j'ai une place réservée _____

Non, offre importante à proximité _____

Non, compte tenu de mes horaires _____

Oui	<input type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>	■ non - Zone	<input type="checkbox"/>
7. Hier, avez-vous travaillé ou fait quoi ? 7:					
Oui, hors du domicile	<input type="checkbox"/>	1		<input type="checkbox"/>	2
Oui, à domicile	<input type="checkbox"/>	3		<input type="checkbox"/>	4
Non, ne travaille pas ce jour là	<input type="checkbox"/>	5		<input type="checkbox"/>	6
Non (en raison de maladie, grève)	<input type="checkbox"/>	7		<input type="checkbox"/>	8

Origine du déplacement	Reur, minute de départ	Mode *	Nbre de passagers à VP	Lieu, n°tif **	A quel endroit adresse
01					
02					
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					

^a Coûts moindre de transport.

- 01 Marche à pied
 - 02 Roller, skate, trottinette réellement
 - 03 Vélo
 - 12 Conducteur 2 ou 3 roues motorisé
 - 13 Passager 2 ou 3 roues motorisé
 - 14 Passager Véhicule Particulier (VP)
 - 15 Passager Véhicule particulier (VP)
 - 31 Conducteur véhicule professionnel
 - 32 Passager Whicale professionnel
 - 41 Passager bus urbain (Rama/Oradur)
 - 42 Passager bus interurbain
 - 43 Scolaire (Inseco)

- 44 Scolaire (VLC)
 - 45 Employeur
 - 46 Passager taxi, VLC non scolaire
 - 51 Autre (ambulance, hélicoptère, etc.)

- 01 Domotique
 - 11 Travail sur le sujet d'emploi désiré
 - 12 Travail sur autre lieu, rendez-vous professionnel, réunions
 - 21 Bourgeoisie, crèche, garde d'enfants
 - 22 Ecole maternelle et primaire
 - 23 Collège
 - 24 Lycée, Université
 - 31 Lieu d'achat : centre commercial, hypermarché, supermarché

- 32 Lieu d'achat : petit et moyen commerce, marché

- 41 Sentez-vous
42 Lieu où vous avez effectué des démarches
 - 51 Lieu de loisirs, d'activités sportives, culturelles, associatives
 - 52 Lieu de promenade, lieux-vivants
 - 53 Lieu de restaurants hors du domicile
 - 54 Visite à des parents ou à des amis
 - 61 Lieu où vous avez accompagné quelqu'un
 - 62 Lieu où vous êtes allé chercher quelqu'un
 - 73 Lieu où vous avez déposé quelqu'un à un mode de transport
 - 72 Lieu où vous êtes allé chercher quelqu'un à un mode de transport
 - 83 Lieu où vous avez récupéré un moyen de transport
 - 83 Tournage professionnel



Liste des cartes et graphiques

1. Durée moyenne des déplacements quotidiens	p.36
2. Cartographie de la durée moyenne des déplacements quotidiens	p.37
3. Durée moyenne pour un déplacement unique	p.37
4. Cartographie de la durée moyenne d'un déplacement	p.38
5. Temps moyen et nombre de déplacements	p.39
6. Temps quotidien de déplacement selon le mode	p.39
7. Motif de déplacement	p.40
8. Durée moyenne d'un déplacement par motif	p.41
9. Répartition des déplacements par heures	p.42
10. Volume de déplacements selon l'heure et le motif	p.43
11. Répartition horaire des déplacements selon le mode	p.44
12. Carte des déplacements dans l'agglomération	p.44
13. Origine et destination des déplacements au sein des communes	p.45
14. Nombre moyen des déplacements par jour et par habitant	p.47
15. Carte du nombre de déplacements par jour et par habitant	p.47
16. Modes de déplacements du Grand Nouméa	p.48
17. Modes de déplacements par commune	p.48
18. Volume du mode de déplacement principal	p.50
19. Taux de pénétration du permis de conduire en fonction de la classe d'âge	p.50
20. Obtention du permis en fonction du revenu mensuel	p.51
21. Titulaires du permis en fonction de l'activité	p.52
22. Titulaires du permis de conduire au sein des communes du Grand Nouméa	p.53
23. Carte des titulaires du permis de conduire	p.53
24. Evolution du taux d'équipement en véhicule particulier	p.54
25. Evolution du taux d'équipement des ménages par commune	p.55
26. Carte des ménages non motorisés	p.56
27. Carte des ménages ayant deux voitures ou plus	p.57
28. Nombre de voitures en fonction de la situation d'activité du chef de ménage	p.58
29. Impact du revenu du ménage sur le nombre de voitures	p.59
30. Impact de la typologie du logement sur le nombre de voitures	p.60
31. Impact du statut d'occupation sur le nombre de voitures	p.61
32. Carte des propriétaires de deux-roues motorisés	p.62
33. Revenu des détenteurs de deux-roues motorisés	p.63
34. Catégorie socioprofessionnelle des utilisateurs de deux-roues motorisés	p.63
35. Taux de motorisation ramené à la population	p.64
36. Carte de nombre de voitures par individu	p.65
37. Taux de motorisation ramené aux ménages	p.65
38. Carte du nombre de voitures par ménages	p.66
39. Carte des foyers avec un garage, un carport ou un emplacement réservé	p.67
40. Carte des actifs ayant des soucis de stationnement sur le lieu de travail	p.68
41. Carte des actifs ayant une place de stationnement réservée sur le lieu de travail	p.69
42. Problème de stationnement sur le lieu de travail ou d'études	p.70
43. Carte des actifs ayant une large offre de stationnement sur le lieu de travail	p.70



44. Problème de stationnement à Nouméa (Sud, Centre Est et Est Magenta)	p.71
45. Niveau d'études atteint par les utilisateurs quotidiens du vélo	p.73
46. CSP des utilisateurs quotidiens du vélo	p.73
47. Localisation des utilisateurs quotidiens du vélo	p.73
48. Répartition du nombre de déplacements journaliers	p.76
49. Corrélation entre le nombre de déplacements et le volume global des déplacements	p.77
50. Pourcentage du nombre de déplacements journaliers par zones	p.78
51. Volume des déplacements en fonction du nombre de déplacements par zones	p.79
52. Mobilité en fonction du sexe et du lieu de résidence	p.80
53. Nombre de déplacements quotidiens par classe d'âge	p.81
54. Nombre de déplacements par classe d'âge et commune	p.82
55. Nombre de déplacements quotidiens des plus de 60 ans	p.83
56. Nombre de déplacements quotidiens en fonction du niveau d'étude atteint	p.83
57. Nombre de déplacements quotidiens en fonction de la possession du permis de conduire	p.84
58. Impact de l'activité sur le nombre de déplacements quotidiens	p.84
59. Nombre de déplacements quotidiens en fonction de la catégorie socioprofessionnelle	p.85
60. Nombre de déplacements quotidiens en fonction des revenus	p.85
61. Personnes se déplaçant uniquement à pied en fonction des revenus	p.86
62. Personne se déplaçant uniquement en transport en commun en fonction des revenus	p.87
63. Personne se déplaçant uniquement en deux-roues motorisés en fonction des revenus	p.88
64. Personnes utilisant la multimodalité en fonction des revenus	p.88
65. Déplacements au motif « accompagnement » selon l'âge	p.89
66. Déplacements au motif « accompagnement » non scolaire selon le revenu	p.90
67. Catégorie socioprofessionnelle des accompagnants	p.90
68. Pics horaires des accompagnements (hors scolaire)	p.91
69. Déplacements en transports en commun par communes	p.92
70. Age des usagers des transports en commun	p.93
71. Situation d'activité des usagers des transports en commun	p.94
72. Catégorie socioprofessionnelle des usagers des transports en commun	p.94
73. Impact du revenu sur l'usage des transports en commun	p.95
74. Part des VLC dans les déplacements en transports en commun	p.95
75. Carte des taux des personnes immobiles par zones	p.96
76. Situation d'activité des personnes ne s'étant pas déplacées	p.96
77. Parts modales selon le sexe	p.98
78. Mobilité selon l'âge et le sexe des personnes de 14 ans et plus	p.99
79. Clientèle des modes selon l'âge	p.99
80. Clientèle des modes doux selon l'occupation principale	p.100
81. Part modale des populations actives	p.100
82. Part modale des déplacements scolaires	p.101
83. Part modale des déplacements selon le niveau d'études atteint	p.101
84. Part modale des déplacements selon la situation d'activité	p.102
85. Satisfaction des transports en commun	p.103
86. Observations majeures énoncées par les personnes enquêtées	p.104
87. Localisation des demandes d'installation de ralentisseurs	p.105
88. Modes de transport des scolaires	p.106
89. Utilisation des modes de transport selon l'établissement scolaire	p.107



Liste des tableaux complémentaires

N°1. Durée moyenne des déplacements quotidiens	p.126
N°2. Durée moyenne des déplacements uniques	p.126
N°3. Motifs des déplacements	p.126
N°4. Déplacements horaires journaliers	p.126
N°5. Déplacements horaires selon le motif	p.127
N°6. Déplacements horaires selon le mode de transport	p.127
N°7. Flux de déplacements dans l'agglomération	p.128
N°8. Origines et destinations des déplacements dans l'agglomération par commune	p.128
N°9. Mode des déplacements dans l'agglomération par commune	p.128
N°10. Détenzione du permis de conduire B par tranche d'âge et sexe	p.128
N°11. Détenzione du permis B par tranche de revenu	p.128
N°12. Détenzione du permis B selon l'activité et le sexe	p.129
N°13. Possession du permis B par zone	p.129
N°14. Nombre de véhicules par ménage	p.129
N°15. Nombre de véhicules par ménage et par zone	p.130
N°16. Nombre de véhicules selon l'activité de la personne de référence du ménage	p.130
N°17. Nombre de véhicules selon la CSP de la personne de référence du ménage	p.130
N°18. Nombre de véhicules selon le revenu de la personne de référence du ménage	p.131
N°19. Nombre de véhicules selon le statut d'occupation et le type d'habitat	p.131
N°20. Nombre de véhicules selon le statut d'occupation et la commune	p.131
N°21. Possession d'une moto selon la zone	p.132
N°22. Possession d'une moto selon le revenu	p.132
N°23. Propriétaire de deux-roues motorisés selon la catégorie socioprofessionnelle	p.132
N°24. Ménages possédant un garage, carport ou emplacement réservé	p.133
N°25. Problématiques de stationnement des actifs sur le lieu de travail	p.133
N°26. Comparaison entre le nombre de déplacements quotidiens et le volume de déplacements	p.134
N°27. Nombre de déplacements quotidiens	p.134
N°28. Volume des déplacements quotidiens	p.134
N°29. Nombre de déplacements en fonction du sexe	p.135
N°30. Nombre de déplacements en fonction de l'âge	p.135
N°31. Horaires des accompagnements (hors population scolaire)	p.136
N°32. Localisation des déplacements en transports en commun	p.136
N°33. Personnes immobiles la veille de l'enquête	p.137
N°34. Mobilité des scolaires par commune	p.137
N°35. Satisfaction du niveau d'équipement en transport en commun	p.138
N°36. Mode de transport scolaire selon l'établissement d'enseignement	p.138



CONFIDENTIEL



CONFIDENTIEL

Tableaux
complémentaires



Tableau complémentaire n°1

	Durée moyenne des déplacements quotidiens (en minutes)								Païta		
	Sud	Ouest	Est Magenta	Centre Est	Presqu'île de Ducos	Nord Est	Total	Sud	Nord	Total	
Durée moyenne	53	51	58	45	66	58	56	72	74	72	
Ecart à la moyenne	-10	-12	-5	-18	+3	-5	-7	+9	+11	+9	
	Dumbéa				Mont-Dore				Grand Nouméa		
	Centre	Ouest	Nord	Total	Nord	Centre	Sud	Total			
Durée moyenne	74	67	69	69	75	78	86	78	63		
Ecart à la moyenne	+11	+4	+6	+6	+12	+15	+23	+15	-		

Tableau complémentaire n°2

	Durée moyenne des déplacements uniques (en minutes)								Païta		
	Sud	Ouest	Est Magenta	Centre Est	Presqu'île de Ducos	Nord Est	Total	Sud	Nord	Total	
Durée moyenne	13,6	17,3	18,5	14,1	32,9	21,7	18,6	30,2	28,7	29,6	
Ecart à la moyenne	-6,5	-3,8	-2,6	-7,0	+11,8	+0,6	-2,5	+9,1	+7,6	+8,5	
	Dumbéa				Mont-Dore				Grand Nouméa		
	Centre	Ouest	Nord	Total	Nord	Centre	Sud	Total			
Durée moyenne	22,2	23,1	32,1	24,6	19,2	29,6	30,1	22,9	21,1		
Ecart à la moyenne	+1,1	+2,0	+11,0	+3,5	-1,9	+8,5	+9,0	+1,8	-		

Tableau complémentaire n°3

	Motifs des déplacements										
	Travail	Accompagnement	Achats	Etudes	Visites à des personnes	Sports, culture..	Santé, soin	Démarches	Restauration	Promenade	Total
En pourcentage	32,5%	22,1%	12,2%	8,2%	7,1%	5,5%	4,3%	3,4%	2,7%	2,0%	100%
En effectif	132 871	90 386	49 741	33 562	29 216	22 351	17 483	13 907	11 222	8 183	408 922
En minute	23,7	17,6	14,6	32,0	20,8	14,7	15,9	24,9	12,6	17,8	20,5

Tableau complémentaire n°4

Déplacements horaires journaliers											
Dumbéa			Mont-Dore		Nouméa		Païta		Grand Nouméa		
Heure	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	
01h00	///	///	///	///	139	0,1%	///	///	226	0,1%	
02h00	///	///	///	///	191	0,1%	///	///	281	0,1%	
03h00	///	///	///	///	///	///	///	///	///	///	
04h00	603	1,0%	795	1,2%	1 686	0,7%	582	1,8%	3 666	0,9%	
05h00	3 730	6,5%	4 390	6,4%	4 644	1,8%	2 730	8,5%	15 494	3,8%	
06h00	6 971	12,1%	5 868	8,6%	21 971	8,8%	4 682	14,5%	39 492	9,7%	
07h00	5 042	8,8%	6 356	9,3%	30 483	12,1%	3 311	10,3%	45 192	11,1%	
08h00	3 389	5,9%	3 710	5,4%	12 388	4,9%	1 868	5,8%	21 355	5,2%	
09h00	2 996	5,2%	3 880	5,7%	12 584	5,0%	1 239	3,8%	20 699	5,1%	
10h00	2 866	5,0%	3 715	5,5%	11 922	4,7%	1 209	3,8%	19 712	4,8%	
11h00	3 155	5,5%	4 668	6,9%	17 426	6,9%	1 462	4,5%	26 711	6,5%	
12h00	2 338	4,1%	3 932	5,8%	18 114	7,2%	978	3,0%	25 362	6,2%	
13h00	2 459	4,3%	3 075	4,5%	14 103	5,6%	1 068	3,3%	20 705	5,1%	
14h00	2 358	4,1%	3 501	5,1%	10 704	4,3%	1 120	3,5%	17 683	4,3%	
15h00	5 073	8,8%	5 412	7,9%	18 178	7,2%	2 505	7,8%	31 168	7,6%	
16h00	6 396	11,1%	7 322	10,7%	26 318	10,5%	3 828	11,9%	43 864	10,7%	
17h00	4 774	8,3%	5 914	8,7%	22 105	8,8%	3 573	11,1%	36 366	8,9%	
18h00	2 077	3,6%	2 396	3,5%	12 760	5,1%	1 034	3,2%	18 267	4,5%	
19h00	1 227	2,1%	1 563	2,3%	6 817	2,7%	467	1,4%	10 074	2,5%	
20h00	833	1,4%	746	1,1%	3 552	1,4%	281	0,9%	5 412	1,3%	
21h00	576	1,0%	330	0,5%	1 889	0,8%	80	0,2%	2 875	0,7%	
22h00	268	0,5%	241	0,4%	1 690	0,7%	82	0,3%	2 281	0,6%	
23h00	270	0,5%	170	0,2%	916	0,4%	///	///	1 414	0,3%	
24h00	///	///	///	///	390	0,2%	///	///	467	0,1%	
Total	57 499	100%	68 135	100%	251 049	100%	32 239	100%	408 922	100%	



Tableau complémentaire n°5

Déplacements horaires selon le motif								
Heure	Accompagnement	Domicile	Etudes	Achats	Loisirs	Soins	Travail	Grand Nouméa
01h00	///	189	///	///	///	///	///	226
02h00	///	231	///	///	///	///	///	281
03h00	///	156	///	///	///	///	///	156
04h00	491	204	265	62	247	24	2 373	3 666
05h00	2 777	582	2 409	327	843	181	8 375	15 494
06h00	9 174	1 714	10 058	650	1 059	427	16 410	39 492
07h00	11 194	5 235	3 817	1 844	2 085	2 114	18 903	45 192
08h00	1 539	4 026	394	3 916	3 027	3 367	5 086	21 355
09h00	1 092	4 766	170	4 791	2 787	3 495	3 598	20 699
10h00	1 559	7 898	73	3 343	2 373	2 207	2 259	19 712
11h00	2 781	13 500	90	2 204	4 447	1 274	2 415	26 711
12h00	2 507	9 140	682	1 440	3 812	1 203	6 578	25 362
13h00	1 646	5 580	364	1 771	2 232	1 968	7 144	20 705
14h00	2 266	6 141	81	2 029	2 701	1 626	2 839	17 683
15h00	8 333	13 593	138	2 461	3 191	1 447	2 005	31 168
16h00	8 527	27 046	182	2 092	3 826	925	1 266	43 864
17h00	3 742	24 666	170	1 792	4 687	441	868	36 366
18h00	1 272	11 988	///	1 006	3 289	176	536	18 267
19h00	854	6 520	///	184	2 025	84	407	10 074
20h00	623	3 556	///	///	1 011	61	128	5 412
21h00	186	2 276	///	///	205	///	208	2 875
22h00	173	1 922	///	///	186	///	///	2 281
23h00	///	1 149	///	///	182	///	///	1 414
24h00	///	380	///	///	78	///	///	467
Total	60 821	152 458	18 893	29 945	44 322	21 029	81 454	408 922

Tableau complémentaire n°6

Déplacements horaires selon le mode de transport							
Heure	A pied	Vélo	Autres	Transports en commun	Passager VP	Conducteur VP	Grand Nouméa
01h00	///	///	///	///	91	97	226
02h00	///	///	53	///	57	146	281
03h00	///	///	///	///	///	109	156
04h00	293	///	413	455	503	2 002	3 666
05h00	799	56	1 341	2 654	3 055	7 589	15 494
06h00	3 119	296	3 432	4 411	8 092	20 142	39 492
07h00	4 305	102	3 213	1 482	6 021	30 069	45 192
08h00	2 305	25	825	1 064	4 144	12 992	21 355
09h00	2 149	///	998	940	3 255	13 331	20 699
10h00	2 175	26	1 100	941	3 284	12 186	19 712
11h00	4 118	///	2 233	1 226	3 444	15 690	26 711
12h00	4 870	29	1 947	1 052	3 292	14 172	25 362
13h00	1 722	///	1 546	997	3 069	13 342	20 705
14h00	1 733	25	996	1 000	2 849	11 080	17 683
15h00	3 109	///	2 050	1 230	5 052	19 684	31 168
16h00	3 771	162	3 111	3 272	8 248	25 300	43 864
17h00	3 027	215	2 354	3 923	6 508	20 339	36 366
18h00	1 313	///	981	550	3 785	11 638	18 267
19h00	599	54	288	58	2 280	6 795	10 074
20h00	349	///	433	///	1 324	3 306	5 412
21h00	178	///	160	///	871	1 666	2 875
22h00	190	///	196	///	692	1 203	2 281
23h00	158	///	82	///	341	833	1 414
24h00	///	///	///	///	125	268	467
Total	40 386	1 088	27 810	25 255	70 404	243 979	408 922



Tableau complémentaire n°7

Destination	Origine des déplacements								Grand Nouméa	
	Dumbéa		Mont-Dore		Nouméa		Païta			
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Dumbéa	22 839	5,6%	4 246	1,0%	18 233	4,5%	3 201	0,8%	48 519	11,9%
Mont-Dore	4 229	1,0%	24 938	6,1%	15 112	3,7%	799	0,2%	45 078	11,0%
Nouméa	18 204	4,5%	14 636	3,6%	247 793	60,6%	7 976	2,0%	288 609	70,6%
Païta	3 014	0,7%	858	0,2%	8 194	2,0%	14 650	3,6%	26 821	6,5%
Total	48 286	11,8%	44 678	10,9%	289 332	70,8%	26 626	6,5%	408 922	100%

Tableau complémentaire n°8

Destination	Origine des déplacements								Grand Nouméa	
	Dumbéa		Mont-Dore		Nouméa		Païta			
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Dumbéa	22 839	62,2%	4 246	7,0%	18 233	2,3%	3 201	6,5%	48 519	
Mont-Dore	4 229	2,3%	24 938	57,9%	15 112	1,2%	799	0,9%	45 078	
Nouméa	18 204	32,3%	14 636	33,6%	247 793	95,1%	7 976	29,0%	288 609	
Païta	3 014	3,2%	858	1,6%	8 194	1,3%	14 650	63,6%	26 821	
Total	48 286	100%	44 678	100%	289 332	100%	26 626	100%	410 698	

Tableau complémentaire n°9

Destination	Origine des déplacements								Grand Nouméa	
	Motos		Marche à pied et vélo		Transport en commun		Véhicule particulier			
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Dumbéa	7 774	1,9%	28 752	7,0%	17 034	4,2%	197 489	48,3%	251 049	61,4%
Mont-Dore	493	0,1%	6 594	1,6%	4 877	1,2%	45 535	11,1%	57 499	14,1%
Nouméa	1 024	0,3%	4 056	1,0%	3 204	0,8%	59 851	14,6%	68 135	16,7%
Païta	///	///	2 159	0,5%	3 896	1,0%	26 184	6,4%	32 239	7,9%
Total	9 291	2,3%	41 561	10,2%	29 011	7,1%	329 059	80,5%	408 922	100%

Tableau complémentaire n°10

	Détenzione du permis de conduire B par tranche d'âge et sexe								Grand Nouméa	
	Hommes		Femmes							
	Détient le permis B	Ne détient pas le	Détient le permis B	Ne détient pas le	Détient le permis B	Ne détient pas le	effectif	%	effectif	%
18 et 19 ans	192	6,6%	2 743	93,4%	232	7,9%	2 703	92,1%	424	7,2%
De 20 à 39 ans	17 300	70,7%	7 174	29,3%	15 514	63,4%	8 960	36,6%	32 814	66,9%
De 40 à 59 ans	18 790	86,1%	3 044	13,9%	15 998	73,3%	5 836	26,7%	34 788	77,0%
60 ans et plus	10 010	86,6%	1 555	13,4%	7 224	62,5%	4 341	37,5%	17 234	71,4%
Total	46 292	76,1%	14 516	23,9%	38 968	61,5%	21 840	34,5%	85 260	68,7%
									36 356	29,3%

Tableau complémentaire n°11

	Détenzione du permis B par tranche de revenu								Grand Nouméa			
	Détenzione du permis				Non détenzione du permis							
de 0 à 50,000 XPF	31,80%			68,20%								
Entre 50,000 et 99,900 XPF	44,40%			55,60%								
Entre 100,000 et 149,900 XPF	57,60%			42,40%								
Entre 150,000 et 199,900 XPF	71,60%			28,40%								
Entre 200,000 et 249,900 XPF	82,90%			17,10%								
Entre 250,000 et 299,900 XPF	92,60%			7,40%								
Entre 300,000 et 399,900 XPF	96,50%			3,50%								
Entre 400,000 et 499,900 XPF	99,50%			0,50%								
Entre 500,000 et 599,900 XPF	99,00%			1,00%								
Entre 600,000 et 699,900 XPF	100,00%			0,00%								
Entre 700,000 et 799,900 XPF	100,00%			0,00%								
800,000 XPF et plus	98,00%			2,00%								
Grand Nouméa	68,7%			29,3%								



Tableau complémentaire n°12

	Détection du permis B selon l'activité et le sexe			
	Homme		Femme	
	Détection du permis	Non détection du permis	Détection du permis	Non détection du permis
Travailleurs	82,7%	17,3%	78,5%	21,5%
Chômeurs	44,9%	55,1%	40,7%	59,3%
Elèves, étudiants	15,0%	85,0%	17,5%	82,5%
Retraités	87,8%	12,3%	68,8%	31,2%
Personnes au foyer	40,3%	59,7%	46,0%	54,0%
Autres inactifs	38,4%	61,6%	40,1%	59,9%
Total	76,1%	23,9%	61,5%	34,5%

Tableau complémentaire n°13

	Possession du permis B par zone			
	Détection du permis		Non détection du permis	
	effectif	%	effectif	%
Nouméa	23 966	67,3%	11 634	32,7%
Nouméa Sud	5 828	83,3%	1 173	16,8%
Nouméa Ouest	2 184	57,5%	1 616	42,5%
Nouméa Est Magenta	5 788	68,1%	2 712	31,9%
Nouméa Centre Est	5 435	83,6%	1 065	16,4%
Nouméa presqu'île Ducco	1 435	42,2%	1 965	57,8%
Nouméa Nord Est	3 866	60,4%	2 534	39,6%
Dumbéa	4 474	61,3%	2 826	38,7%
Dumbéa Sud	975	57,3%	725	42,7%
Dumbéa Ouest	2 175	60,4%	1 425	39,6%
Dumbéa Nord	1 331	66,6%	669	33,4%
Mont-Dore	5 165	70,8%	2 135	29,3%
Mont-Dore Nord	2 824	70,6%	1 177	29,4%
Mont-Dore Centre	880	67,7%	420	32,3%
Mont-Dore Sud	1 462	73,1%	538	26,9%
Païta	2 782	59,2%	1 918	40,8%
Païta Sud	2 140	61,2%	1 360	38,9%
Païta Nord	640	53,4%	560	46,6%
Grand Nouméa	36 300	66,1%	18 600	33,9%

Tableau complémentaire n°14

	Nombre de véhicules par ménage					
	RGP 1996		EMD 2002		EMLD 2013	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Non motorisé	6 092	18,0%	6 006	14,6%	8 197	14,9%
1 véhicule	15 940	47,1%	17 318	42,1%	23 481	42,8%
2 véhicules ou plus	11 811	34,9%	17 853	43,4%	23 223	42,3%
Total	33 843	100%	41 136	100%	54 900	100%



Tableau complémentaire n°15

Nombre de véhicules par ménage et par zone							
	Année	Non motorisé		un véhicule		2 véhicules et plus	
		effectif	%	effectif	%	effectif	%
Nouméa	2002	4 494	16,2%	12 071	43,6%	11 137	40,2%
	2013	6 016	16,9%	16 590	46,6%	12 994	36,5%
Nouméa Sud	2013	2 773	7,8%	17 814	50,0%	15 013	42,2%
Nouméa Ouest	2013	9 865	27,7%	18 145	51,0%	7 590	21,3%
Nouméa Est Magenta	2013	5 326	15,0%	17 586	49,4%	12 688	35,6%
Nouméa Centre Est	2013	4 781	13,4%	15 550	43,7%	15 269	42,9%
Nouméa presqu'île Du	2013	12 891	36,2%	14 439	40,6%	8 273	23,2%
Nouméa Nord Est	2013	5 806	16,3%	15 198	42,7%	14 596	41,0%
Dumbéa	2002	518	12,1%	1 435	33,6%	2 313	54,2%
	2013	1 156	15,8%	2 406	33,0%	3 738	51,2%
Dumbéa Sud	2013	1 658	22,7%	2 735	37,5%	2 907	39,8%
Dumbéa Ouest	2013	1 164	15,9%	2 600	35,6%	3 536	48,4%
Dumbéa Nord	2013	715	9,8%	1 778	24,4%	4 807	65,9%
Mont-Dore	2002	595	9,5%	2 352	37,4%	3 342	53,1%
	2013	535	7,3%	2 881	39,5%	3 884	53,2%
Mont-Dore Nord	2013	332	4,6%	3 083	42,2%	3 886	53,2%
Mont-Dore Centre	2013	960	13,2%	2 768	37,9%	3 571	48,9%
Mont-Dore Sud	2013	664	9,1%	2 551	35,0%	4 084	56,0%
Païta	2002	381	13,2%	1 449	50,3%	1 050	36,4%
	2013	485	10,3%	1 606	34,2%	2 609	55,5%
Païta Sud	2013	462	9,8%	1 460	31,1%	2 778	59,1%
Païta Nord	2013	552	11,8%	2 033	43,3%	2 115	45,0%
Grand Nouméa	2002	5 988	14,6%	17 307	42,1%	17 842	43,4%
	2013	8 193	14,9%	23 483	42,8%	23 226	42,3%

Tableau complémentaire n°16

Nombre de véhicules selon l'activité de la personne de référence du ménage						
	Non motorisé		un véhicule		2 véhicules et plus	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Travailleurs	4 908	12,2%	16 464	40,9%	18 844	46,9%
Chômeurs	288	40,4%	327	45,9%	97	13,6%
Elèves, étudiants	52	39,4%	53	40,2%	27	20,5%
Retraités	2 137	18,0%	5 679	47,9%	4 044	34,1%
Personnes au foyer	407	37,9%	572	53,2%	96	8,9%
Autres inactifs	402	44,4%	387	42,8%	116	12,8%
Grand Nouméa	8 193	14,9%	23 483	42,8%	23 226	42,3%

Tableau complémentaire n°17

Nombre de véhicules selon la CSP de la personne de référence du ménage						
	Non motorisé		1 véhicule		2 véhicules et plus	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Agriculteur	6,76%		41,47%		51,76%	
Artisan commerçant	5,29%		34,66%		60,05%	
Cadre	1,70%		36,44%		61,86%	
Profession intermédiaire	2,22%		43,99%		53,79%	
Employé	14,58%		42,32%		43,10%	
Ouvrier	30,41%		43,87%		25,72%	
Grand Nouméa	14,9%		42,8%		42,3%	



Tableau complémentaire n°18

	Nombre de véhicules selon le revenu de la personne de référence		
	Non motorisé	1 véhicule	2 véhicules et plus
de 0 à 50,000 XPF	72,35%	23,66%	3,99%
Entre 50,000 et 99,900 XPF	53,12%	43,66%	3,22%
Entre 100,000 et 149,900 XPF	47,75%	44,72%	7,53%
Entre 150,000 et 199,900 XPF	40,20%	49,77%	10,04%
Entre 200,000 et 249,900 XPF	27,77%	51,03%	21,19%
Entre 250,000 et 299,900 XPF	18,39%	57,62%	23,99%
Entre 300,000 et 399,900 XPF	12,24%	57,63%	30,13%
Entre 400,000 et 499,900 XPF	6,12%	53,56%	40,32%
Entre 500,000 et 599,900 XPF	5,66%	46,00%	48,34%
Entre 600,000 et 699,900 XPF	1,44%	29,66%	68,90%
Entre 700,000 et 799,900 XPF	0,41%	26,76%	72,83%
800,000 XPF et plus	2,26%	19,86%	77,87%
Grand Nouméa	14,9%	42,8%	42,3%

Tableau complémentaire n°19

	Nombre de véhicules selon le statut d'occupation et le type d'habitat		
	Non motorisé	1 véhicule	2 véhicules et plus
Propriétaire	6,4%	37,4%	56,1%
Grand collectif	5,6%	58,7%	35,8%
Petit collectif	4,2%	54,8%	41,1%
Individuel accolé	6,9%	40,4%	52,7%
Individuel isolé	6,8%	32,5%	60,7%
Locataire	21,9%	50,6%	27,5%
Grand collectif	24,1%	55,6%	20,3%
Petit collectif	26,1%	52,3%	21,6%
Individuel accolé	20,4%	52,7%	27,0%
Individuel isolé	7,5%	32,0%	60,5%
Hébergé gracieusement	25,6%	37,2%	37,1%
Grand collectif	48,4%	34,8%	16,8%
Petit collectif	30,6%	37,4%	32,0%
Individuel accolé	16,3%	54,6%	29,1%
Individuel isolé	23,5%	34,8%	41,7%
Grand Nouméa	14,9%	42,8%	42,3%

Tableau complémentaire n°20

	Nombre de véhicules selon le statut d'occupation et la commune		
	Non motorisé	1 véhicule	2 véhicules et plus
Nouméa	16,9%	46,6%	36,5%
Propriétaire	6,1%	43,0%	50,9%
Locataire	24,0%	51,5%	24,5%
Hébergé gracieusement	48,7%	31,0%	20,4%
Dumbéa	15,8%	33,0%	51,2%
Propriétaire	6,7%	22,4%	71,0%
Locataire	22,1%	49,5%	28,4%
Hébergé gracieusement	40,2%	36,7%	23,2%
Mont-Dore	7,3%	39,5%	53,2%
Propriétaire	6,9%	34,6%	58,5%
Locataire	3,9%	50,8%	45,3%
Hébergé gracieusement	17,5%	48,1%	34,4%
Païta	10,3%	34,2%	55,5%
Propriétaire	8,6%	31,4%	59,9%
Locataire	14,5%	37,9%	47,7%
Hébergé gracieusement	12,8%	45,5%	41,7%
Grand Nouméa	14,9%	42,8%	42,3%



Tableau complémentaire n°21

	Possession d'une moto selon la zone			
	ne possède pas de moto		possède une moto	
	effectif	%	effectif	%
Nouméa	31 381	88,2%	4 219	11,9%
Nouméa Sud	5 594	79,9%	1 406	20,1%
Nouméa Ouest	3 434	90,4%	366	9,6%
Nouméa Est Magenta	7 616	89,6%	884	10,4%
Nouméa Centre Est	5 463	84,1%	1 037	16,0%
Nouméa presqu'île Dacos	3 354	98,7%	46	1,4%
Nouméa Nord Est	5 919	92,5%	481	7,5%
Dumbéa	7 021	96,2%	279	3,8%
Dumbéa Sud	1 626	95,7%	74	4,4%
Dumbéa Ouest	3 465	96,3%	135	3,8%
Dumbéa Nord	1 930	96,5%	70	3,5%
Mont-Dore	6 770	92,7%	530	7,3%
Mont-Dore Nord	3 585	89,6%	415	10,4%
Mont-Dore Centre	1 255	96,5%	45	3,5%
Mont-Dore Sud	1 930	96,5%	70	3,5%
Païta	4 555	96,9%	145	3,1%
Païta Sud	3 365	96,1%	135	3,9%
Païta Nord	1 190	99,2%	10	0,8%
Grand Nouméa	49 727	90,6%	5 173	9,4%

Tableau complémentaire n°22

	Possession d'une moto selon le revenu	
	Non propriétaire d'un deux-roues	Propriétaire d'un deux-roues
de 0 à 50,000 XPF	100,00%	0,00%
Entre 50,000 et 99,900 XPF	100,00%	0,00%
Entre 100,000 et 149,900 XPF	97,83%	2,17%
Entre 150,000 et 199,900 XPF	97,01%	2,99%
Entre 200,000 et 249,900 XPF	99,05%	0,95%
Entre 250,000 et 299,900 XPF	95,92%	4,08%
Entre 300,000 et 399,900 XPF	93,84%	6,16%
Entre 400,000 et 499,900 XPF	94,33%	5,67%
Entre 500,000 et 599,900 XPF	89,18%	10,82%
Entre 600,000 et 699,900 XPF	88,10%	11,90%
Entre 700,000 et 799,900 XPF	77,19%	22,81%
800,000 XPF et plus	78,20%	21,80%
Grand Nouméa	90,6%	9,4%

Tableau complémentaire n°23

	Propriétaire de deux roues motorisés selon la catégorie socioprofessionnelle					
	Propriétaires		Non propriétaire		Total	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Agriculteur	28	0,6%	312	99,4%	340	0,8%
Artisan-commerçant	727	15,4%	4 472	84,6%	5 199	12,9%
Cadre	1 193	25,3%	4 646	74,7%	5 839	14,5%
Profession intermédiaire	667	14,2%	3 025	85,8%	3 692	9,2%
Employé	2 002	42,5%	17 985	57,5%	19 987	49,6%
Ouvrier	94	2,0%	5 174	98,0%	5 268	13,1%
Grand Nouméa	4 711	9,4%	35 614	90,6%	40 325	100%



Tableau complémentaire n°24

	Ménages possédant un garage, carport ou emplacement réservé			
	ne possède pas de garage		possède un garage	
	effectif	%	effectif	%
Nouméa	25 419	71,4%	10 181	28,6%
Nouméa Sud	6 022	86,0%	978	14,0%
Nouméa Ouest	2 067	54,4%	1 733	45,6%
Nouméa Est Magenta	5 780	68,0%	2 720	32,0%
Nouméa Centre Est	4 753	73,1%	1 747	26,9%
Nouméa presqu'île Ducos	1 867	54,9%	1 533	45,1%
Nouméa Nord Est	4 930	77,0%	1 470	23,0%
Dumbéa	6 031	82,6%	1 269	17,4%
Dumbéa Sud	1 405	82,7%	295	17,4%
Dumbéa Ouest	2 778	77,2%	822	22,8%
Dumbéa Nord	1 848	92,4%	152	7,6%
Mont-Dore	5 854	80,2%	1 446	19,8%
Mont-Dore Nord	3 636	90,9%	364	9,1%
Mont-Dore Centre	959	73,8%	341	26,2%
Mont-Dore Sud	1 259	63,0%	741	37,1%
Païta	2 211	47,0%	2 489	53,0%
Païta Sud	1 196	34,2%	2 304	65,8%
Païta Nord	1 015	84,6%	185	15,4%
Grand Nouméa	39 515	72,0%	15 385	28,0%

Tableau complémentaire n°25

	Problématiques de stationnement des actifs sur le lieu de travail									
	Oui, rencontre des problèmes de stationnement		Non, dispose d'une place réservée		Non, offre importante à proximité		Non, travail en horaire décalé		Total	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Nouméa	7 726	18,7%	16 139	39,1%	14 018	34,0%	3 380	8,2%	41 263	100%
Nouméa Sud	1 321	20,0%	2 509	38,1%	2 326	35,3%	437	6,6%	6 593	100%
Nouméa Ouest	3 928	25,0%	5 959	38,0%	4 485	28,6%	1 320	8,4%	15 692	100%
Nouméa Est Magenta	831	18,9%	1 401	31,9%	1 901	43,3%	258	5,9%	4 391	100%
Nouméa Centre Est	588	26,5%	678	30,5%	681	30,6%	276	12,4%	2 223	100%
Nouméa presqu'île Ducos	799	8,7%	4 136	44,9%	3 479	37,8%	801	8,7%	9 215	100%
Nouméa Nord Est	259	8,2%	1 456	46,2%	1 146	36,4%	288	9,2%	3 149	100%
Dumbéa	///	1,8%	993	35,2%	1 352	48,0%	423	15,0%	2 819	100%
Dumbéa Sud	///	///	297	35,7%	419	50,4%	116	13,9%	832	100%
Dumbéa Ouest	///	3,6%	446	31,5%	704	49,8%	214	15,1%	1 415	100%
Dumbéa Nord	///	///	250	43,7%	229	40,0%	93	16,3%	572	100%
Mont-Dore	171	6,6%	897	34,6%	1 247	48,2%	274	10,6%	2 589	100%
Mont-Dore Nord	171	10,6%	510	31,6%	727	45,0%	206	12,8%	1 614	100%
Mont-Dore Centre	///	///	150	32,2%	282	60,5%	///	7,3%	466	100%
Mont-Dore Sud	///	///	237	46,6%	238	46,8%	///	6,7%	509	100%
Païta	144	4,8%	1 124	37,5%	1 086	36,2%	642	21,4%	2 996	100%
Païta Sud	106	5,6%	698	37,1%	735	39,1%	343	18,2%	1 882	100%
Païta Nord	///	3,4%	426	38,2%	351	31,5%	299	26,8%	1 114	100%
Grand Nouméa	8 092	16,3%	19 153	38,6%	17 703	35,6%	4 719	9,5%	49 667	100%



Tableau complémentaire n°26

Comparaison entre le nombre de déplacements quotidiens et le volume global des déplacements					
Nombre de déplacements	nombre de déplacements		volume global des déplacements		
	effectif	%	effectif	%	
Ne se déplace pas	24 868	18,1%	-	0,0%	
1 déplacement	2 153	1,6%	2 153	0,5%	
2 déplacements	48 579	35,4%	97 158	23,8%	
3 déplacements	13 037	9,5%	39 111	9,6%	
De 4 à 5 déplacements	29 933	21,8%	127 815	31,3%	
De 6 à 7 déplacements	11 054	8,1%	70 197	17,2%	
8 déplacements et plus	7 470	5,5%	72 488	17,7%	

Tableau complémentaire n°27

	Nombre des déplacements quotidiens													
	ne se déplace pas		1 déplacement		2 déplacements		3 déplacements		4 et 5 déplacements		6 et 7 déplacements		8 déplacements et plus	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Nouméa	15 681	18,8%	1 433	1,7%	27 681	33,2%	7 594	9,1%	19 074	22,9%	7 174	8,6%	4 709	5,7%
Nouméa Sud	1 412	18,7%	154	2,0%	2 355	31,3%	748	9,9%	1 806	24,0%	839	11,1%	220	2,9%
Nouméa Ouest	3 102	16,8%	263	1,4%	5 672	30,8%	2 109	11,4%	4 450	24,2%	1 846	10,0%	988	5,4%
Nouméa Est Magenta	2 036	14,1%	201	1,4%	5 064	35,1%	1 292	9,0%	3 753	26,0%	1 261	8,8%	806	5,6%
Nouméa Centre Est	3 374	31,9%	275	2,6%	4 476	42,3%	528	5,0%	1 231	11,6%	400	3,8%	301	2,8%
Nouméa presqu'île Ducos	4 339	23,6%	312	1,7%	6 423	34,9%	1 700	9,2%	3 737	20,3%	928	5,0%	978	5,3%
Nouméa Nord Est	1 418	10,2%	228	1,6%	3 691	26,4%	1 217	8,7%	4 097	29,3%	1 900	13,6%	1 416	10,1%
Dumbéa	3 732	18,2%	220	1,1%	8 180	39,9%	1 975	9,6%	4 162	20,3%	1 431	7,0%	797	3,9%
Dumbéa Sud	785	16,3%	67	1,4%	1 588	33,0%	432	9,0%	1 191	24,8%	406	8,4%	341	7,1%
Dumbéa Ouest	1 452	13,9%	25	0,2%	4 555	43,7%	1 076	10,3%	2 127	20,4%	850	8,1%	351	3,4%
Dumbéa Nord	1 495	28,5%	128	2,4%	2 037	38,8%	467	8,9%	844	16,1%	175	3,3%	105	2,0%
Mont-Dore	3 074	15,4%	237	1,2%	6 560	32,8%	1 966	9,8%	4 680	23,4%	1 763	8,8%	1 723	8,6%
Mont-Dore Nord	1 560	13,8%	162	1,4%	2 843	25,2%	1 071	9,5%	3 106	27,5%	1 265	11,2%	1 280	11,3%
Mont-Dore Centre	687	19,1%	75	2,1%	1 519	42,2%	367	10,2%	603	16,8%	178	5,0%	168	4,7%
Mont-Dore Sud	827	16,2%	/	0,0%	2 198	42,9%	528	10,3%	971	19,0%	320	6,3%	275	5,4%
Païta	2 381	18,0%	263	2,0%	6 158	46,5%	1 502	11,3%	2 017	15,2%	686	5,2%	241	1,8%
Païta Sud	1 809	18,4%	196	2,0%	4 534	46,1%	1 271	12,9%	1 418	14,4%	439	4,5%	171	1,7%
Païta Nord	572	16,8%	67	2,0%	1 624	47,6%	231	6,8%	599	17,6%	247	7,2%	70	2,1%
Grand Nouméa	24 868	18,1%	2 153	1,6%	48 579	35,4%	13 037	9,5%	29 933	21,8%	11 054	8,1%	7 470	5,5%

Tableau complémentaire n°28

	Volume des déplacements quotidiens											
	1 déplacement		2 déplacements		3 déplacements		4 et 5 déplacements		6 et 7 déplacements		8 déplacements et plus	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Nouméa	1 433	0,6%	55 362	22,1%	22 782	9,1%	81 197	32,3%	45 539	18,1%	44 736	17,8%
Nouméa Sud	228	0,4%	7 382	13,5%	3 651	6,7%	17 663	32,4%	12 025	22,1%	13 564	24,9%
Nouméa Ouest	154	0,7%	4 710	21,3%	2 244	10,1%	7 686	34,7%	5 321	24,0%	2 046	9,2%
Nouméa Est Magenta	263	0,5%	11 344	19,6%	6 327	10,9%	19 217	33,2%	11 735	20,3%	8 925	15,4%
Nouméa Centre Est	201	0,4%	10 128	22,0%	3 876	8,4%	15 531	33,8%	8 082	17,6%	8 182	17,8%
Nouméa presqu'île Ducos	275	1,3%	8 952	42,1%	1 584	7,5%	5 224	24,6%	2 500	11,8%	2 709	12,8%
Nouméa Nord Est	312	0,6%	12 846	26,1%	5 100	10,3%	15 876	32,2%	5 876	11,9%	9 310	18,9%
Dumbéa	220	0,4%	16 360	28,5%	5 925	10,3%	17 728	30,8%	9 094	15,8%	8 172	14,2%
Dumbéa Sud	67	0,4%	3 176	19,8%	1 296	8,1%	5 158	32,2%	2 597	16,2%	3 711	23,2%
Dumbéa Ouest	25	0,1%	9 110	30,2%	3 228	10,7%	8 934	29,6%	5 425	18,0%	3 483	11,5%
Dumbéa Nord	128	1,1%	4 074	36,1%	1 401	12,4%	3 636	32,2%	1 072	9,5%	978	8,7%
Mont-Dore	237	0,4%	13 120	19,3%	5 898	8,7%	20 341	29,9%	11 200	16,4%	17 339	24,5%
Mont-Dore Nord	162	0,4%	5 686	12,9%	3 213	7,3%	13 602	30,9%	8 075	18,4%	13 275	30,2%
Mont-Dore Centre	75	0,8%	3 038	32,1%	1 101	11,6%	2 591	27,3%	1 113	11,7%	1 559	16,5%
Mont-Dore Sud	/	0,0%	4 396	30,0%	1 584	10,8%	4 148	28,3%	2 012	13,7%	2 505	17,1%
Païta	263	0,8%	12 316	38,2%	4 506	14,0%	8 549	26,5%	4 364	13,5%	2 241	7,0%
Païta Sud	196	0,8%	9 068	38,7%	3 813	16,3%	5 990	25,6%	2 780	11,9%	1 588	6,8%
Païta Nord	67	0,8%	3 248	36,9%	693	7,9%	2 559	29,1%	1 584	18,0%	653	7,4%
Grand Nouméa	2 153	0,5%	97 158	23,8%	39 111	9,6%	127 815	31,3%	70 197	17,2%	72 488	17,7%



Tableau complémentaire n°29

Nombre de déplacements en fonction du sexe		
	Homme	Femme
Nouméa	3,4	3,5
Nouméa Sud	4,2	3,6
Nouméa Ouest	3,1	2,8
Nouméa Est Magenta	3,1	3,2
Nouméa Centre Est	3,1	3,2
Nouméa presqu'île Ducos	2,1	2,0
Nouméa Nord Est	2,7	2,6
Dumbéa	2,7	2,9
Dumbéa Sud	3,1	3,5
Dumbéa Ouest	2,8	2,9
Dumbéa Nord	2,1	2,2
Mont-Dore	3,4	3,5
Mont-Dore Nord	3,8	4,0
Mont-Dore Centre	2,7	2,6
Mont-Dore Sud	2,8	2,9
Païta	2,3	2,5
Païta Sud	2,3	2,5
Païta Nord	2,6	2,6
Grand Nouméa	2,9	2,9

Tableau complémentaire n°30

Nombre de déplacements en fonction de l'âge				
	Moins de 20 ans	De 20 à 39 ans	De 40 à 59 ans	Plus de 60 ans
Nouméa	2,4	3,1	3,4	2,5
Nouméa Sud	3,0	3,9	4,4	3,6
Nouméa Ouest	2,2	3,1	3,4	2,3
Nouméa Est Magenta	2,4	3,3	3,6	2,5
Nouméa Centre Est	2,8	3,4	3,8	2,3
Nouméa presqu'île Ducos	1,5	2,4	2,1	1,6
Nouméa Nord Est	2,4	2,7	3,0	2,4
Dumbéa	2,2	2,9	3,3	2,2
Dumbéa Sud	2,3	3,4	3,9	2,8
Dumbéa Ouest	2,2	3,0	3,3	2,4
Dumbéa Nord	2,0	2,1	2,6	1,5
Mont-Dore	2,6	3,5	3,8	2,9
Mont-Dore Nord	3,0	3,9	4,4	3,4
Mont-Dore Centre	2,0	2,7	3,1	2,1
Mont-Dore Sud	2,4	3,1	3,1	2,4
Païta	2,0	2,5	2,7	2,1
Païta Sud	2,0	2,5	2,6	1,8
Païta Nord	2,0	2,4	3,1	2,6
Grand Nouméa	2,3	3,1	3,4	2,5



Tableau complémentaire n°31

Horaires des accompagnements (hors population scolaire)						
	Déposer quelqu'un		Aller chercher quelqu'un		Total	
Heure	effectif	%	effectif	%	effectif	%
4:00	301	1,1%	215	0,9%	516	1,0%
5:00	2039	7,3%	322	1,4%	2361	4,6%
6:00	4439	16,0%	682	2,9%	5121	10,0%
7:00	4627	16,7%	414	1,8%	5041	9,8%
8:00	1186	4,3%	426	1,8%	1612	3,1%
9:00	799	2,9%	267	1,1%	1066	2,1%
10:00	705	2,5%	1066	4,5%	1771	3,5%
11:00	961	3,5%	1405	6,0%	2366	4,6%
12:00	1441	5,2%	880	3,7%	2321	4,5%
13:00	1242	4,5%	579	2,5%	1821	3,6%
14:00	809	2,9%	1021	4,3%	1830	3,6%
15:00	1508	5,4%	4652	19,8%	6160	12,0%
16:00	2523	9,1%	5976	25,4%	8499	16,6%
17:00	1961	7,1%	2930	12,5%	4891	9,5%
18:00	1250	4,5%	1081	4,6%	2331	4,5%
19:00	823	3,0%	560	2,4%	1383	2,7%
20:00	565	2,0%	573	2,4%	1138	2,2%
21:00	177	0,6%	313	1,3%	490	1,0%
22:00	225	0,8%	130	0,6%	355	0,7%
23:00	112	0,4%	///	///	///	0,3%
0:00	///	///	///	///	///	///
1:00	///	///	///	///	///	///
2:00	///	///	///	///	///	///
3:00	///	///	///	///	///	///
Grand Nouméa	27 777	54,1%	23 528	45,9%	51 305	100%

Tableau complémentaire n°32

Localisation des déplacements en transports en commun					
	Nouméa	Dumbéa	Mont-Dore	Païta	Total
Nouméa	28,9%	26,0%	95,2%	16,9%	65,9%
Nouméa Sud	3,7%	4,3%	11,7%	2,1%	8,3%
Nouméa Ouest	12,9%	13,5%	26,9%	10,6%	20,9%
Nouméa Est Magenta	1,2%	2,8%	14,9%	///	9,4%
Nouméa Centre Est	3,0%	1,5%	8,9%	///	6,0%
Nouméa presqu'île Ducos	5,1%	2,0%	18,1%	///	11,8%
Nouméa Nord Est	3,0%	2,1%	14,8%	1,9%	9,7%
Dumbéa	63,2%	3,8%	2,4%	6,9%	13,4%
Dumbéa Sud	16,4%	2,1%	///	2,5%	3,4%
Dumbéa Ouest	34,1%	1,7%	2,2%	3,8%	7,7%
Dumbéa Nord	12,8%	///	///	///	2,2%
Mont-Dore	28,9%	26,0%	95,2%	16,9%	65,9%
Mont-Dore Nord	2,3%	26,1%	0,7%	///	3,7%
Mont-Dore Centre	///	15,3%	///	///	1,9%
Mont-Dore Sud	///	26,6%	///	///	3,2%
Païta	4,7%	2,1%	1,1%	76,2%	11,9%
Païta Sud	4,7%	2,1%	1,1%	54,6%	9,0%
Païta Nord	///	///	///	21,7%	2,9%
Grand Nouméa	100%	100%	100%	100%	100%



Tableau complémentaire n°33

Personnes immobiles la veille de l'enquête				
	personne immobile		personne mobile	
	effectif	%	effectif	%
Nouméa	15 681	18,8%	67 665	81,2%
Nouméa Sud	1 418	10,2%	12 549	89,8%
Nouméa Ouest	1 412	18,7%	6 122	81,3%
Nouméa Est Magenta	3 102	16,8%	15 328	83,2%
Nouméa Centre Est	2 036	14,1%	12 377	85,9%
Nouméa presqu'île Ducos	3 374	31,9%	7 211	68,1%
Nouméa Nord Est	4 339	23,6%	14 078	76,4%
Dumbéa	3 732	18,2%	16 765	81,8%
Dumbéa Sud	785	16,3%	4 025	83,7%
Dumbéa Ouest	1 452	13,9%	8 984	86,1%
Dumbéa Nord	1 495	28,5%	3 756	71,5%
Mont-Dore	3 074	15,4%	16 929	84,6%
Mont-Dore Nord	1 560	13,8%	9 727	86,2%
Mont-Dore Centre	687	19,1%	2 910	80,9%
Mont-Dore Sud	827	16,2%	4 292	83,8%
Païta	2 381	18,0%	10 867	82,0%
Païta Sud	1 809	18,4%	8 029	81,6%
Païta Nord	572	16,8%	2 838	83,2%
Grand Nouméa	24 868	18,1%	112 226	81,9%

Tableau complémentaire n°34

Mobilité des scolaires par commune												
	Motos		Plusieurs modes		Marche à pied et vélo		Transport en commun		Véhicule particulier		Grand Nouméa	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Dumbéa	1 960	7,8%	6 891	27,5%	3 948	15,8%	4 923	19,7%	7 305	29,2%	25 027	100%
Mont-Dore	164	2,6%	1 229	19,6%	1 156	18,4%	1 476	23,5%	2 259	35,9%	6 284	100%
Nouméa	415	5,9%	1 604	22,9%	328	4,7%	1 222	17,4%	3 448	49,1%	7 017	100%
Païta	0	0,0%	695	14,3%	444	9,1%	2 402	49,3%	1 334	27,4%	4 875	100%
Total	2 539	5,9%	10 419	24,1%	5 876	13,6%	10 023	23,2%	14 346	33,2%	43 203	100%



Tableau complémentaire n°35

	Satisfaction du niveau d'équipement en transport en commun							
	Satisfaisant		Peu satisfaisant		Pas satisfaisant		Grand Nouméa	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Nouméa	19 267	72,7%	3 422	12,9%	3 831	14,4%	26 520	100%
Nouméa Sud	3 620	77,0%	626	13,3%	458	9,7%	4 704	100%
Nouméa Ouest	2 856	89,3%	105	3,3%	236	7,4%	3 197	100%
Nouméa Est Magenta	4 233	64,5%	918	14,0%	1 411	21,5%	6 562	100%
Nouméa Centre Est	2 701	68,3%	871	22,0%	381	9,6%	3 953	100%
Nouméa presqu'île Ducos	1 678	60,6%	257	9,3%	836	30,2%	2 771	100%
Nouméa Nord Est	4 179	78,4%	645	12,1%	509	9,5%	5 333	100%
Dumbéa	3 619	53,2%	981	14,4%	2 209	32,4%	6 809	100%
Dumbéa Sud	584	38,1%	200	13,0%	750	48,9%	1 534	100%
Dumbéa Ouest	2 103	62,7%	601	17,9%	653	19,5%	3 357	100%
Dumbéa Nord	932	48,6%	180	9,4%	806	42,0%	1 918	100%
Mont-Dore	2 949	60,5%	743	15,2%	1 182	24,3%	4 874	100%
Mont-Dore Nord	1 922	85,0%	104	4,6%	234	10,4%	2 260	100%
Mont-Dore Centre	315	29,3%	205	19,1%	556	51,7%	1 076	100%
Mont-Dore Sud	712	46,3%	434	28,2%	392	25,5%	1 538	100%
Païta	261	5,9%	485	10,9%	3 711	83,3%	4 457	100%
Païta Sud	133	3,9%	265	7,8%	2 996	88,3%	3 394	100%
Païta Nord	128	12,0%	220	20,7%	715	67,3%	1 063	100%
Grand Nouméa	26 096	61,2%	5 631	13,2%	10 933	25,6%	42 660	100%

Tableau complémentaire n°36

	Mode de transport scolaire selon l'établissement d'enseignement					
	A pied ou en vélo	Véhicule parents	Karuïa, carsdu, SCT	Transport privé et VLC	Autre	Total général
Garderie Nourrice	7,1%	85,0%	///	///	6,4%	100%
Primaire et maternelle	21,1%	51,4%	7,8%	16,7%	3,1%	100%
Collège	29,2%	39,3%	15,4%	13,8%	2,3%	100%
Lycée	10,7%	33,2%	36,9%	5,1%	14,1%	100%
Université	2,3%	21,9%	19,9%	7,1%	48,9%	100%
Total général	19,6%	43,5%	16,5%	12,4%	8,1%	100%



CONFIDENTIEL



Descriptif technique et méthodologie

Les principes essentiels de la méthode d'enquête

La méthode inspirée du « standard CERTU », qui fixe les règles de réalisation d'une « enquête ménages déplacements », repose sur quelques principes essentiels :

- Elle est réalisée au domicile des personnes, par des enquêteurs spécialement formés à ce type de recueil. Toutes les personnes de 14 ans et plus habitant dans le logement sont interrogées en personne. C'est l'une des contraintes fortes de l'enquête car tous les ménages comportant au moins un actif ne peuvent être enquêtés, généralement que le soir après la journée de travail ;
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête par chaque personne enquêtée sont recensés. Les caractéristiques de chaque déplacement avec son motif, ses modes, son origine et sa destination, son heure de départ et son heure d'arrivée, son recueillies avec une définition précise qui doit être scrupuleusement respectée pour permettre la comparabilité entre enquêtes. Ainsi, tous les modes de déplacement sont pris en compte, y compris la marche à pied ;
- Le fichier utilisé comme base de sondage est le recensement de la population (RGP 2009) de l'Isee ;
- L'enquête ménages logements déplacements porte sur un échantillon représentatif des ménages du périmètre d'étude. Cet échantillon de 2 500 ménages est tiré aléatoirement, par secteur de résidence. Le logement désigné doit constituer la résidence principale du ménage. La taille de l'échantillon est déterminée de manière à assurer une fiabilité minimum des résultats permettant une analyse sectorielle ;
- Elle est réalisée à l'aide d'un questionnaire qui comprend une fiche « ménage » et une fiche « déplacements ». A ce questionnaire se sont ajoutées des questions supplémentaires locales notamment celles qui traitent des « véhicules de location avec chauffeur » ;
- L'enquête vise à reconstituer la mobilité des habitants de l'agglomération du Grand Nouméa pour un jour ouvrable « moyen » de semaine, hors vacances scolaires. Cela implique :
 - La réalisation des enquêtes de mars à novembre en dehors des périodes de vacances scolaires ;
 - La passation des enquêtes en face-à-face du mardi au samedi (hors jours fériés) sur les déplacements du lundi au vendredi.

Périmètre de l'enquête

Le périmètre d'enquête regroupe les quatre communes de l'agglomération (Dumbéa, Mont-Dore, Nouméa et Paita). Ce territoire est composé d'environ 174.000 personnes vivant au sein de 54.900 ménages (soit 137.000 individus de 14 ans et plus). Le groupe de travail composé de techniciens des collectivités partenaires du contrat d'agglomération 2011-2015, a validé un découpage en 14 secteurs de tirage ; 3 à Dumbéa (soit 450 enquêtes à réaliser), 3 au Mont-Dore (450 enquêtes), 6 à Nouméa (1 300 enquêtes) et 2 à Paita (300 enquêtes).



Les principales phases de l'enquête ménages logements déplacements

Phase 1 – Conception et préparation de l'enquête (de février 2012 à mars 2013)

Mise en place du groupe de travail et organisation d'une enquête pilote en novembre 2012

Définition du périmètre d'enquête, du questionnaire et de la méthode d'enquête

Détermination de la taille de l'échantillon

Organisation et pilotage de l'enquête (SIGN-Isee)

Choix du fichier de tirage de l'échantillon

Phasage de l'enquête, établissement du calendrier

Définition du plan de sondage, élaboration des découpages en secteurs de tirage

Constitution de l'échantillon (tirage des adresses)

Affinage du calibrage des moyens à mettre en place pour la réalisation de l'enquête (nombre de contrôleurs, d'enquêteurs, etc.)

Recrutement des contrôleurs et enquêteurs

Rédaction de la lettre d'information aux ménages repérés

Réalisation du repérage des adresses

Définition du plan de communication

Élaboration du questionnaire sur la base du questionnaire « standard Certu » éventuellement complété de questions locales (VLC, etc.)

Rédaction des lettres-avis

Rédaction du manuel de l'enquêteur

Maquette du questionnaire

Maquettes des autres documents d'enquête (cartographie, codification, etc.)

Impression du questionnaire

Impression des autres documents d'enquête

Mise en place du bureau de gestion

Formation du personnel d'encadrement (contrôleurs et enquêteurs)

Phase 2 - Réalisation et suivi d'enquête (de mars à août 2013)

Collecte des données

Suivi et contrôle tout au long de la collecte avec édition d'un tableau de bord hebdomadaire

Adaptation des tests d'apurement du fichier standard et des questions locales

Mise en œuvre des vagues de saisie des questionnaires et des tests d'apurement

Phase 3 - Exploitation (de septembre 2013 à septembre 2014)

Fin de saisie des questionnaires et des tests d'apurement

Contrôle de l'apurement des fichiers

Redressement des données (coefficients de pondération)

Mise au format des fichiers

Exploitation et remise du guide de lecture (contenu de l'exploitation)

Élaboration et impression des deux synthèses « déplacements » et « logements »

Élaboration et impression des deux publications « déplacements » et « logements »

Traitements complémentaires post-publications (questions locales, tris croisés, etc.)



La collecte

La collecte s'est effectuée au cours du mois de mars à août 2013. Elle a concerné la grande majorité des ménages. Globalement, les ménages enquêtés ont accepté de répondre à l'enquête, les non-réponses sont demeurées exceptionnelles. Les quelques refus concernent les questions sur les revenus pour lesquelles les personnes à haut revenu ont parfois exprimé un refus.

Le traitement et l'exploitation des données

Dans toute enquête par sondage, l'échantillon des ménages enquêtés subit des déformations créées: par les aléas du « tirage » des ménages, par des imperfections de la base de sondage (certains logements peuvent ne pas avoir été pris en compte, certains déplacements incohérents), par des défaillances durant la collecte (refus de répondre, impossibilité de retrouver la zone de destination...). Il est donc impératif de redresser ces défauts.

De plus, il existe également d'autres sources d'imprécision: les erreurs des enquêteurs, les erreurs de saisie, les erreurs de déclaration des personnes enquêtées. Globalement, ces erreurs restent aléatoires et de faible importance.

Le redressement des données de l'enquête a un triple objectif:

- corriger l'effet des non-réponses ;
- réduire les aléas liés au plan de sondage ;
- redresser les biais propres à l'enquête ou à sa base de sondage.

La précision des résultats

La précision des résultats d'une enquête par sondage dépend de deux types d'erreurs: les erreurs de mesure et les erreurs aléatoires.

Les erreurs de mesure peuvent exister à différents moments de l'enquête: durant la collecte, la saisie des questionnaires, le chiffrement ou l'apurement des données. Ces erreurs génèrent des biais sur les variables observées. Mais l'expérience et le processus de contrôle de l'information montrent que ces biais sont généralement faibles.

Les informations font l'objet de nombreux contrôles qui font apparaître un nombre limité d'erreurs que l'on redresse après un examen attentif destiné à séparer les véritables erreurs des cas exceptionnels mais réels. Globalement, les anomalies sont plus sensibles sur certains types de données: les revenus, les prêts, et certaines caractéristiques du logement comme l'année d'achèvement ou la surface du logement.

Les erreurs aléatoires sont inhérentes à une enquête par sondage, en particulier à cause des non-réponses qui modifient la structure de l'échantillon lorsque l'on passe du tirage initial aux réponses des personnes enquêtées. Mais certaines méthodes statistiques permettent de supprimer ce type d'erreur.



Remerciements

Tous nos remerciements s'adressent à l'ensemble des personnes qui ont contribué au bon déroulement de l'enquête :

- o A l'Isee, messieurs Pascal RIVOILAN chef du département démographie et pilote de l'enquête, ainsi que son adjoint David BROUSTET pour leur participation active à l'enquête, la Direction de l'Isee, ainsi que toutes les personnes qui ont œuvré à la bonne réalisation de l'enquête ;
- o Les membres des différentes collectivités partenaires de l'enquête ;
- o Les enquêteurs et contrôleurs pour leur disponibilité et leur aide très précieuse ;
- o Merci également à tous ceux qui ont participé aux relectures de ce rapport.