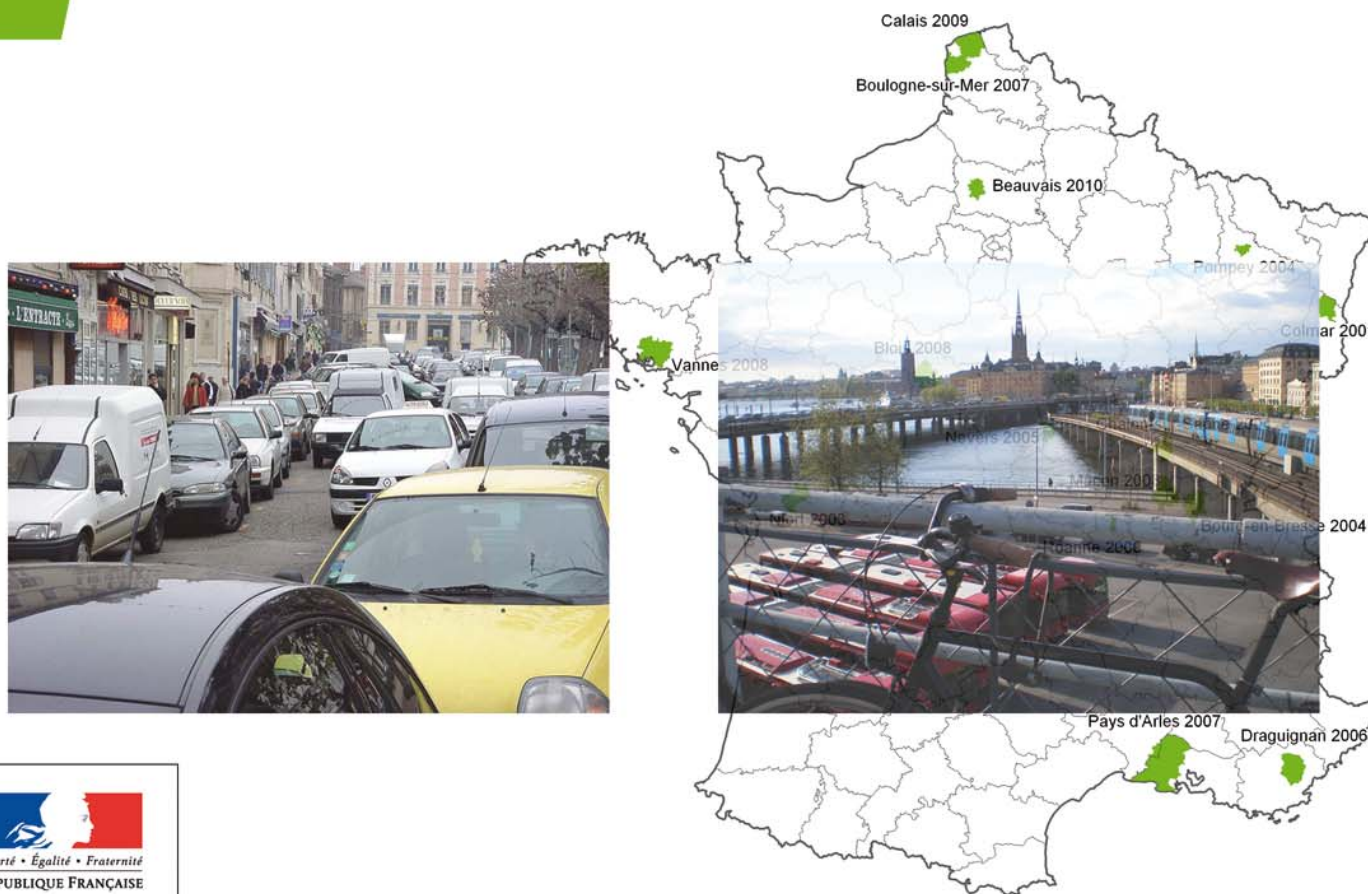


# La mobilité dans les villes moyennes

Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000 - 2010



# La mobilité dans les villes moyennes

Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000 - 2010

The logo for Certu, consisting of a green square with the word "Certu" in white text.

**Certu**

centre d'Études sur les réseaux,  
les transports, l'urbanisme  
et les constructions publiques  
9 rue Juliette Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
téléphone : 04 72 74 58 00  
télécopie : 04 72 74 59 00  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## *Collection Dossiers*

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

# Sommaire

<b>Préambule.....</b>	<b>4</b>
Remerciements	5
Introduction	6
Méthodologie de l'enquête Déplacements Villes moyennes « standard Certu »	7
<b>La mobilité dans les villes moyennes : résultats de 15 EDVM.....</b>	<b>8</b>
Présentation des territoires d'étude	8
Les caractéristiques socio-démographiques	33
Les pratiques de déplacement	41
<b>Synthèse.....</b>	<b>58</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>60</b>
Lexique	61
Bibliographie	62
Principales caractéristiques des enquêtes	63

# *Préambule*

## *Remerciements*

Cette étude a été financée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (MEDDTL). Réalisée par Nicolas Merle (Cete Nord-Picardie) et Xavier Cerea (Cete Méditerranée), elle a été pilotée par Régis de Solere (Certu).

Tristan Guilloux et Edmée Richard (Certu), ainsi que le groupe de travail Certu-Cete(s) sur l'analyse de la mobilité urbaine, sont remerciés pour leur contribution à la relecture du document.

Les villes de 20 000 à 100 000 habitants et leurs agglomérations constituent le cadre de vie de près de un quart de la population française. Tout comme les grandes agglomérations, elles sont concernées par les enjeux d'aménagement urbain et de mobilité. Les questions de mobilité y sont d'autant plus prégnantes que les réseaux de transports collectifs y sont moins développés et l'usage de l'automobile, plus important que dans les grandes agglomérations.

Au début des années 2000, le Certu, avec l'appui des Cete, a mis en place une méthode de recueil des données de mobilité adaptée aux villes moyennes. Cette méthode concerne les agglomérations dont le pôle urbain ne dépasse pas 100 000 habitants, le périmètre de l'enquête pouvant lui-même les dépasser.

Entre 2000 et 2010, quinze enquêtes ont été réalisées selon cette méthode standard Certu.

Les territoires étudiés présentent des caractéristiques socio-démographiques et économiques variées. Pour autant, l'analyse des résultats de ces enquêtes permet de mettre en évidence des particularités en matière de déplacements dans ces villes moyennes, notamment au regard des pratiques de mobilité dans les agglomérations millionnaires telles que Lille, Lyon et Marseille.

C'est tout l'objet de ce panorama que de faire connaître les déterminants de la mobilité en villes moyennes. Puisse-t-il inciter d'autres villes à réaliser à leur tour de telles enquêtes !

La réalisation des enquêtes déplacements villes moyennes s'appuie sur une méthodologie définie par le Certu qui fait l'objet d'un guide applicable à toute enquête bénéficiant du label « standard Certu ».

Ses grands principes sont les suivants :

- Par ménage, une ou deux personnes sont interrogées sur leurs caractéristiques individuelles, celles de leur ménage et sur leurs déplacements de la veille.
- L'enquête se déroule par téléphone.
- Tous les déplacements sont recueillis, quels que soient le mode utilisé et le motif du déplacement.
- L'échantillon est tiré aléatoirement et dispersé géographiquement sur au moins huit secteurs dans chacun desquels au moins 160 personnes sont interrogées.

Les principales caractéristiques recueillies sont les suivantes :

- Composition du ménage et nombre de véhicules à disposition
- Âge, sexe, occupation principale, PCS et niveau d'études des individus, possession ou non du permis de conduire, fréquence d'usage des modes de transport
- Motif, mode de transport, zone géographique à l'origine et destination de tous les déplacements réalisés la veille du jour d'enquête.

Pour plus de détails sur l'enquête, voir le guide méthodologique édité par le Certu en 2010 : ***L'enquête déplacements villes moyennes « standard Certu » : Guide méthodologique.***

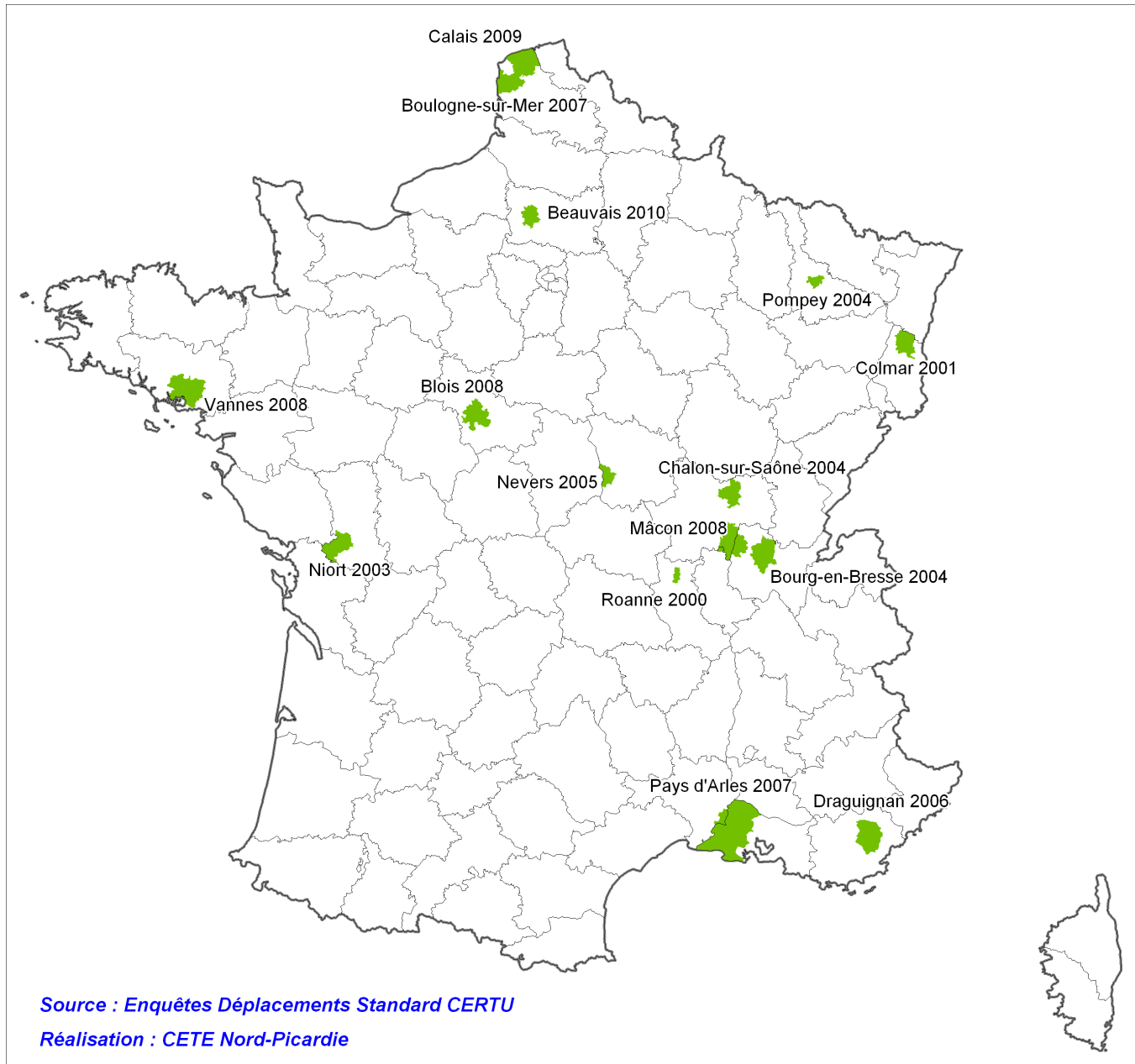
Site internet du Certu : [www.certu.fr](http://www.certu.fr)



*La mobilité dans les villes moyennes*  
*Résultats de 15 EDVM*

***Présentation des territoires d'étude***

## Territoire des 15 EDVM à l'échelle de la France métropolitaine



Depuis 2000, année de la première enquête déplacements villes moyennes expérimentale à Roanne, 15 enquêtes ont été réalisées sur une période de 10 ans\*.

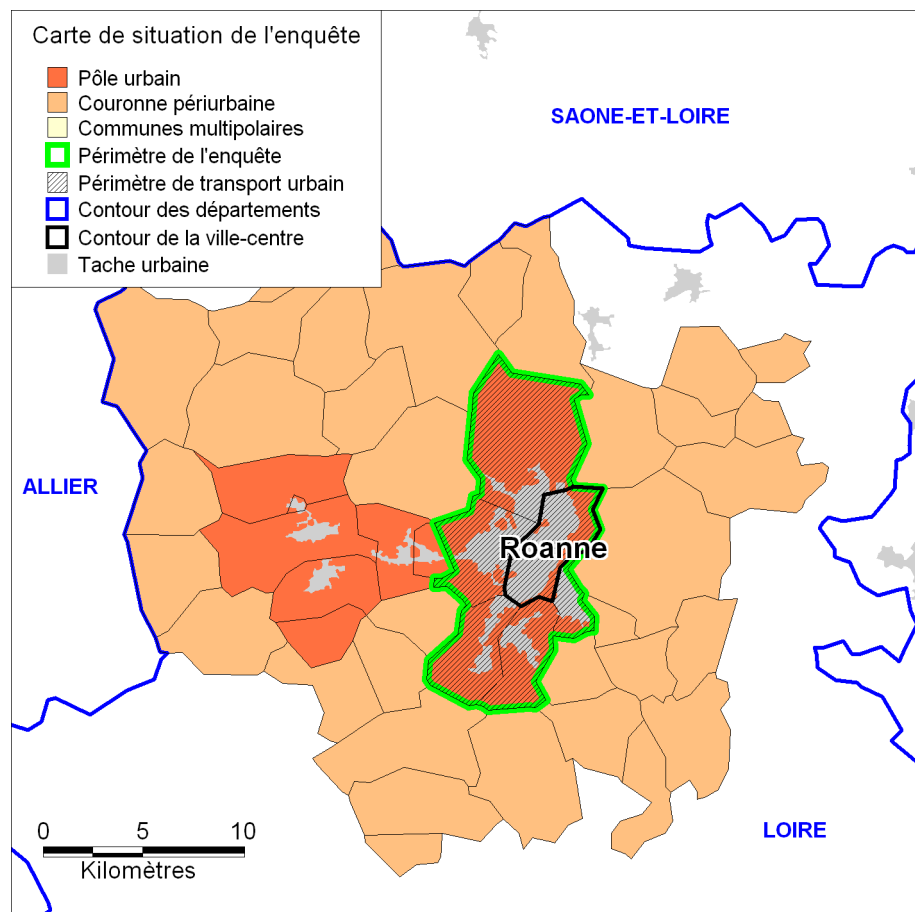
Ces territoires couvrent au total une population d'environ 1,6 million d'habitants répartis sur 520 communes et 9 000 km<sup>2</sup>.

Les 15 territoires présentent de nombreuses différences, en termes de géographie, de profil économique ou socio-démographique, qui influencent les résultats de mobilité de la population de chaque enquête.

L'objet des pages suivantes est donc de présenter les particularités de ces territoires avant de s'intéresser aux résultats de mobilité.

\* à la date de janvier 2010, une 16<sup>e</sup> EDVM s'étant déroulée dans l'agglomération de Dinan en mars/avril 2010.

Dans les pages qui suivent, les données relatives aux transports collectifs urbains sont issues de la base TCU-DGITM-Certu-GART-UTP. Les données et périmètres présentés correspondent aux années des EDVM.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Roanne 00	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	67 861	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	97	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	700	180
Nombre de communes	6	35
Poids de population de la ville-centre	53%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	19 433	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	52%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	34 718	48 348
Concentration de l'emploi	140	110

## Offre et usage des transports collectifs

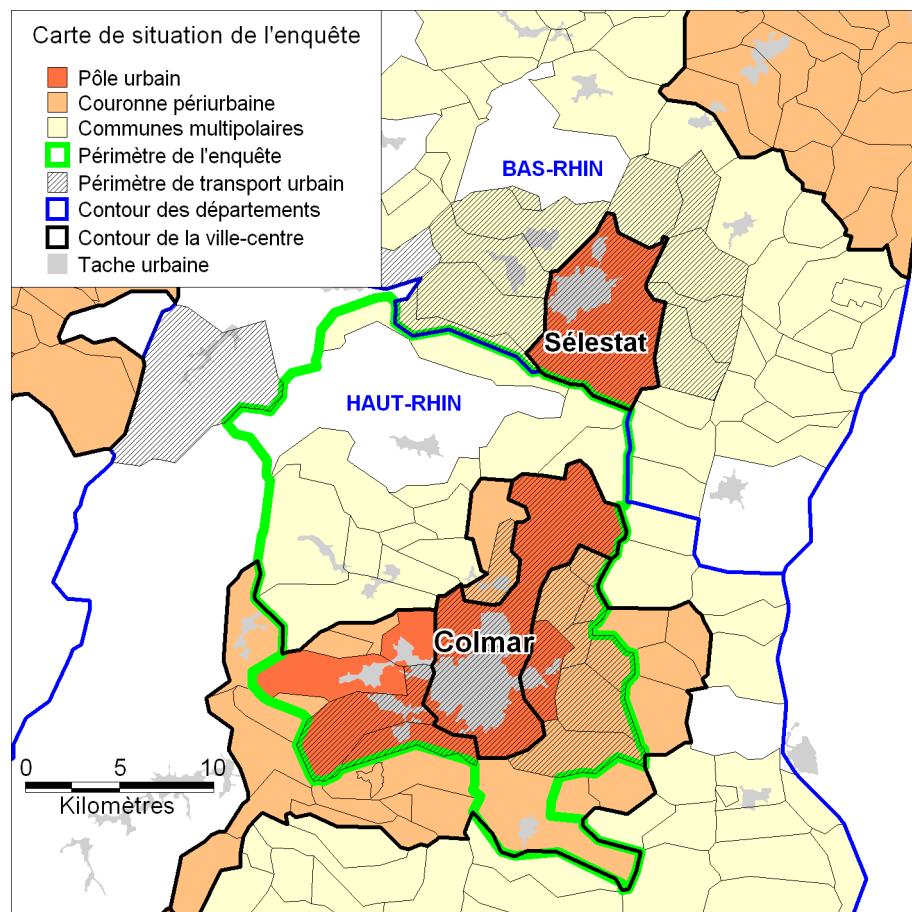
	Roanne 00	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	22	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	42	42

L'enquête de Roanne a été la première à suivre la méthodologie EDVM (avec une partie des ménages interrogés en face-à-face).

Son territoire est nettement plus petit que celui des enquêtes ultérieures, avec moins de 100 km<sup>2</sup> et une population de seulement 68 000 habitants. Il présente de loin la plus haute densité d'habitat avec 700 hab./km<sup>2</sup> (contre 180 en moyenne pour les 15 EDVM).

En termes économiques et socio-démographiques, le revenu fiscal moyen des ménages est inférieur à la moyenne de 10 %. La concentration de l'emploi est forte, avec 140 emplois offerts pour 100 habitants actifs occupés.

Enfin, en termes d'offre et d'usage des TCU, l'agglomération roannaise se situe dans la moyenne des 15 EDVM.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Colmar 01	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	129 151	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	436	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	296	180
Nombre de communes	38	35
Poids de population de la ville-centre	52%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	23 498	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	60%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	66 322	48 348
Concentration de l'emploi	116	110

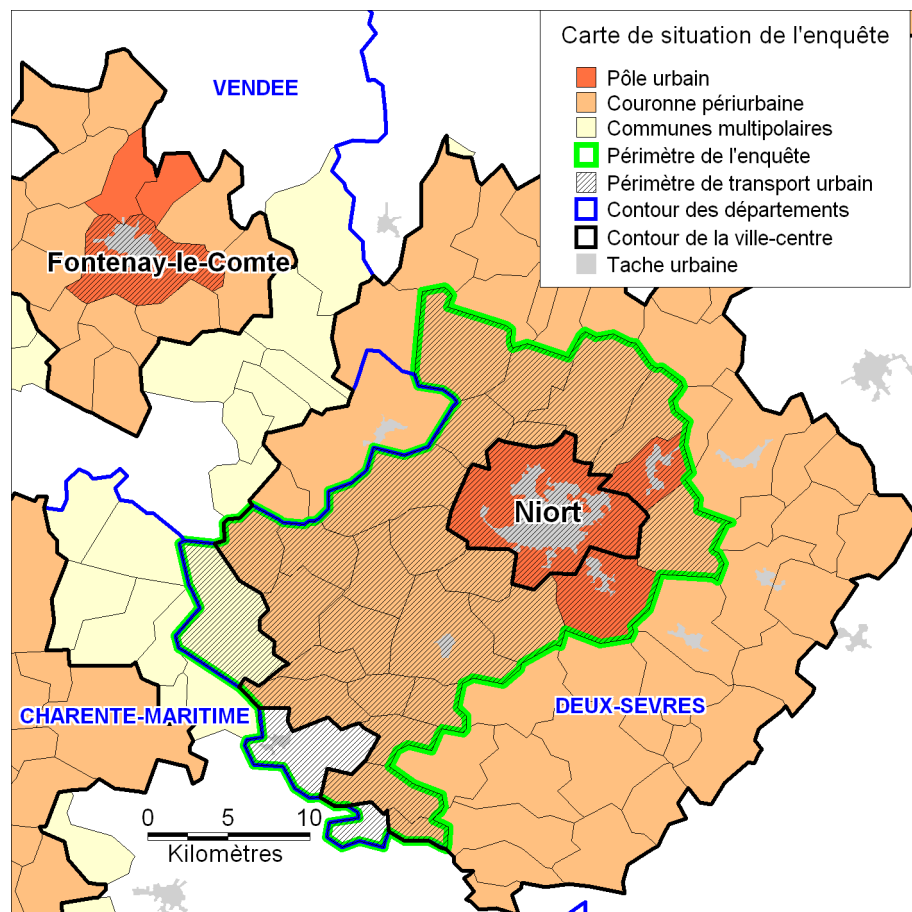
## Offre et usage des transports collectifs

	Colmar 01	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	17	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	63	42

L'enquête de Colmar est dans la fourchette haute de densité de population et le poids de la ville centre en termes de population y est élevé (52 %). Les communes composant son périmètre appartiennent à la fois à l'aire urbaine de Colmar et à une zone multipolarisée entre Colmar et Sélestat. Une part relativement importante de la population de l'aire d'enquête n'est pas desservie par les transports urbains (30 %).

C'est un territoire économiquement favorisé (2<sup>e</sup> revenu fiscal moyen le plus élevé des villes moyennes étudiées) et dont le nombre d'emplois dépasse de 16 % le nombre d'actifs occupés.

L'usage des transports collectifs urbains par habitant du PTU est supérieur d'environ 50 % à la moyenne, pour une offre se situant dans la moyenne.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Niort 03	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	103 617	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	564	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	184	180
Nombre de communes	30	35
Poids de population de la ville-centre	57%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	22 890	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	59%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	58 694	48 348
Concentration de l'emploi	130	110

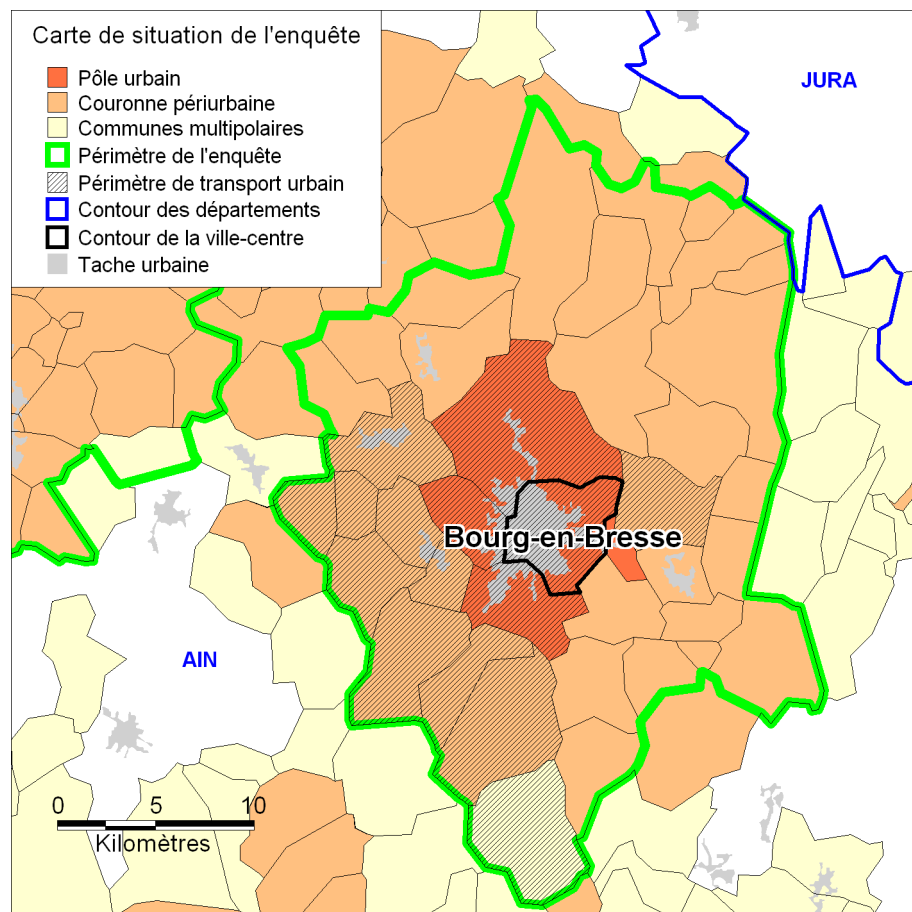
## Offre et usage des transports collectifs

	Niort 03	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	14	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	22	42

Les caractéristiques démographiques et géographiques de l'enquête de Niort sont dans la moyenne. La quasi-totalité des communes soumises à l'enquête appartiennent à l'aire urbaine de Niort. Toutefois, la ville centre représente un poids élevé, supérieur à celui constaté dans la plupart des EDVM (57 % contre 42 % en moyenne) et la concentration de l'emploi y est élevée (130 pour 110 en moyenne).

Les ménages sont légèrement plus riches que la moyenne, avec un taux d'imposition supérieur de 10 %.

L'offre et l'usage des TCU sont dans une fourchette basse.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Bourg-en-Bresse 04	Moyenne EDVM
Population RP 2007	95 968	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	649	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	148	180
Nombre de communes	39	35
Poids de population de la ville-centre	42%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) DGI 2007	22 963	21 460
Taux de ménages imposés DGI 2007	60%	54%
Emplois RP 2007	49 162	48 348
Concentration de l'emploi	116	110

Offre et usage des transports collectifs

	Bourg-en-Bresse 04	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) CERTU - base TCU	20	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) CERTU - base TCU	45	42

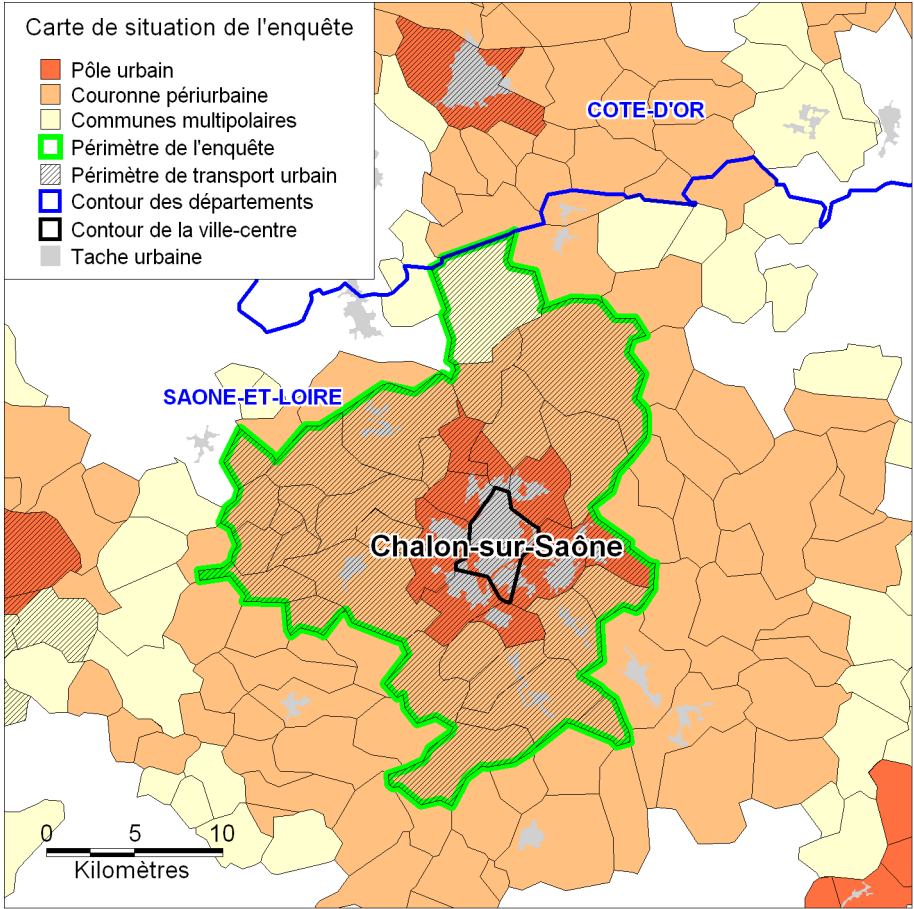
L'enquête de Bourg-en-Bresse est assez représentative de la moyenne des enquêtes en ville moyenne :

- Population interrogée d'environ 100 000 habitants sur 650 km<sup>2</sup>
- Poids de la ville centre de 42 %.

Un quart de la population de l'aire d'enquête habite dans des communes situées à l'extérieur du périmètre de transport urbain.

Le taux de ménages imposés y est supérieur à la moyenne de 10 %, et l'emploi y est légèrement plus concentré aussi.

Enfin, offre et usage des TCU sont eux aussi dans la moyenne.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Chalon-sur-Saône 04	Moyenne EDVM
Population RP 2007	104 053	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	432	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	241	180
Nombre de communes	38	35
Poids de population de la ville-centre	45%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) DGI 2007	21 498	21 460
Taux de ménages imposés DGI 2007	56%	54%
Emplois RP 2007	53 029	48 348
Concentration de l'emploi	123	110

Offre et usage des transports collectifs

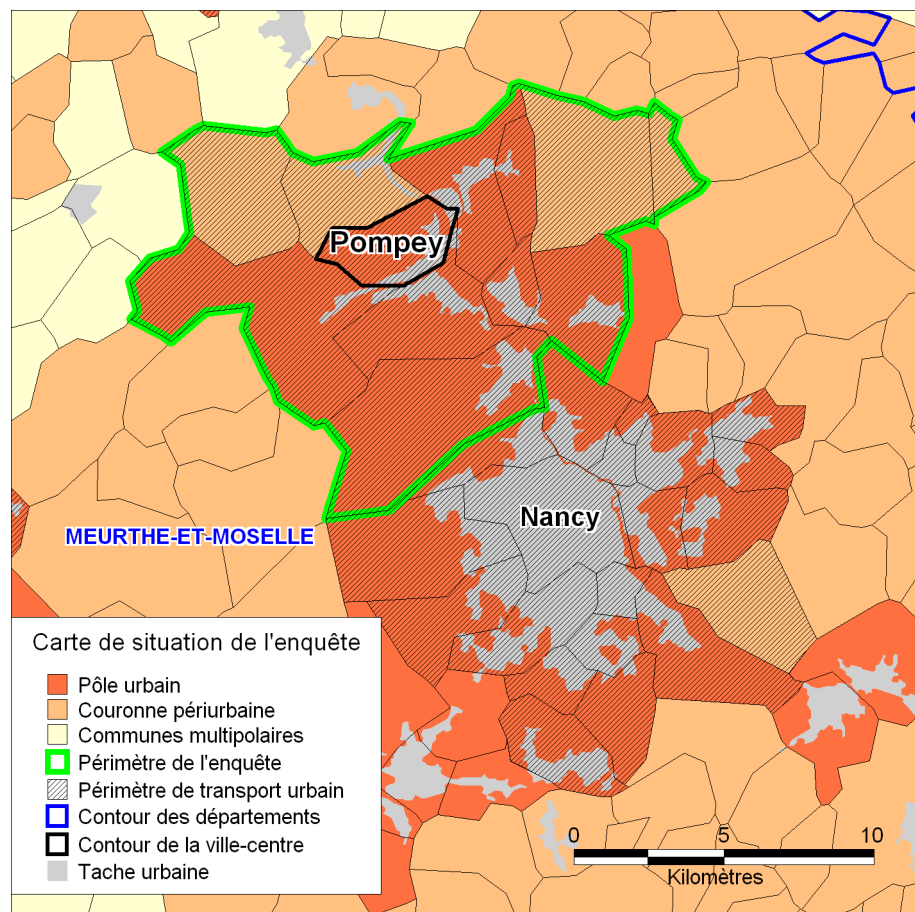
	Chalon-sur-Saône 04	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) CERTU - base TCU	21	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) CERTU - base TCU	32	42

L'enquête de Chalon-sur-Saône est moins étendue que la moyenne et présente une densité de population plus élevée (240 contre 180) avec un poids de la ville centre relativement haut.

Elle est constituée presque entièrement de communes de l'aire urbaine de Chalon.

Ses caractéristiques économiques sont dans la moyenne.

L'usage des TCU y est légèrement plus faible qu'en moyenne.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Pompey 04	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	39 858	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	149	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	267	180
Nombre de communes	12	35
Poids de population de la ville-centre	13%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	22 667	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	58%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	12 958	48 348
Concentration de l'emploi	78	110

Offre et usage des transports collectifs

	Pompey 04	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	10	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	6	42

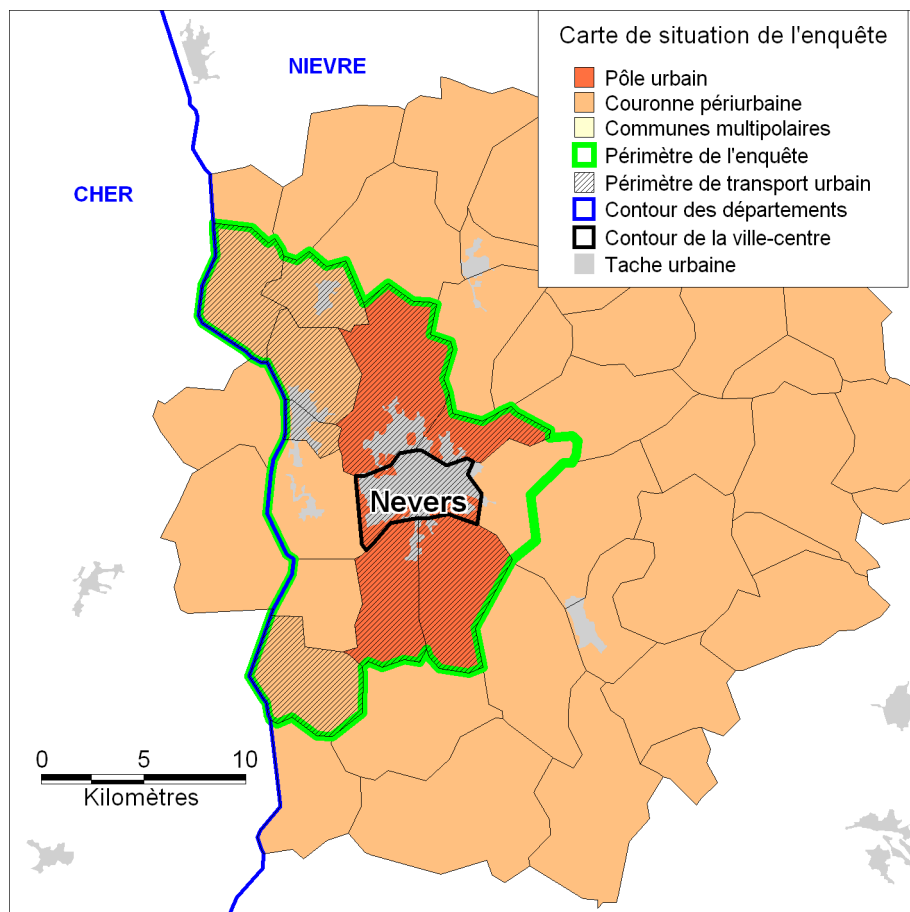
L'enquête de Pompey présente de fortes singularités parmi toutes les enquêtes car elle appartient entièrement à l'aire urbaine (et même en majorité au pôle urbain) de la grande ville voisine de Nancy.

Le territoire est particulièrement compact (seulement 12 communes et 149 km<sup>2</sup>) et la densité y est élevée. La ville centre a un poids relativement faible car il s'agit – au même titre que les autres communes – d'une commune de l'agglomération nancéenne.

La concentration de l'emploi y est faible. Il s'agit donc de communes majoritairement résidentielles dont les habitants travaillent et étudient dans le cœur de l'agglomération nancéenne, situé hors du périmètre d'enquête.

Le PTU de Pompey est distinct de celui de Nancy. L'usage des TC du PTU de Pompey est nettement plus faible qu'en moyenne.





Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Nevers 05	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	72 092	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	232	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	311	180
Nombre de communes	13	35
Poids de population de la ville-centre	53%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	20 717	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	54%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	36 157	48 348
Concentration de l'emploi	131	110

Offre et usage des transports collectifs

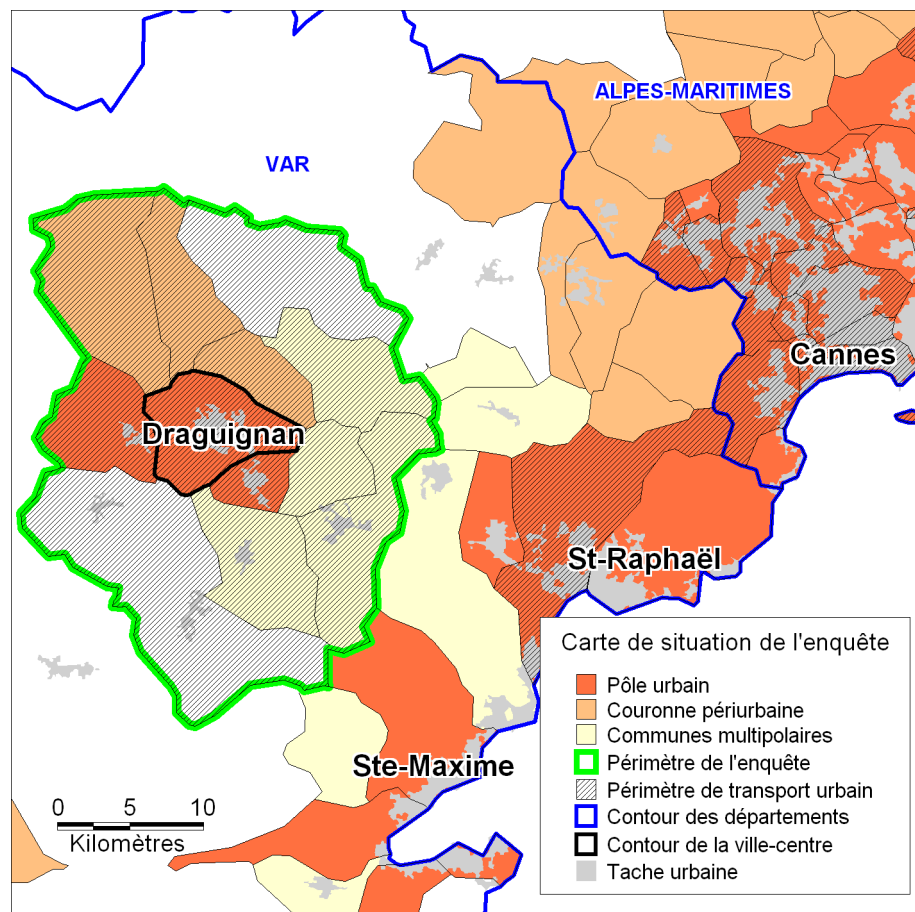
	Nevers 05	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	20	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	40	42

L'enquête de Nevers est de petite taille, 72 092 habitants pour 232 km<sup>2</sup> et 13 communes, ce qui la place parmi les enquêtes les plus denses et dont le poids de la ville centre est parmi les plus élevés.

Toutes les communes appartiennent au pôle urbain et à sa couronne périurbaine.

La concentration de l'emploi y est forte.

Offre et usage des TCU sont dans la moyenne des PTU des 15 EDVM.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Draguignan 06	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	93 559	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	715	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	131	180
Nombre de communes	16	35
Poids de population de la ville-centre	40%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	21 261	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	53%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	32 239	48 348
Concentration de l'emploi	92	110

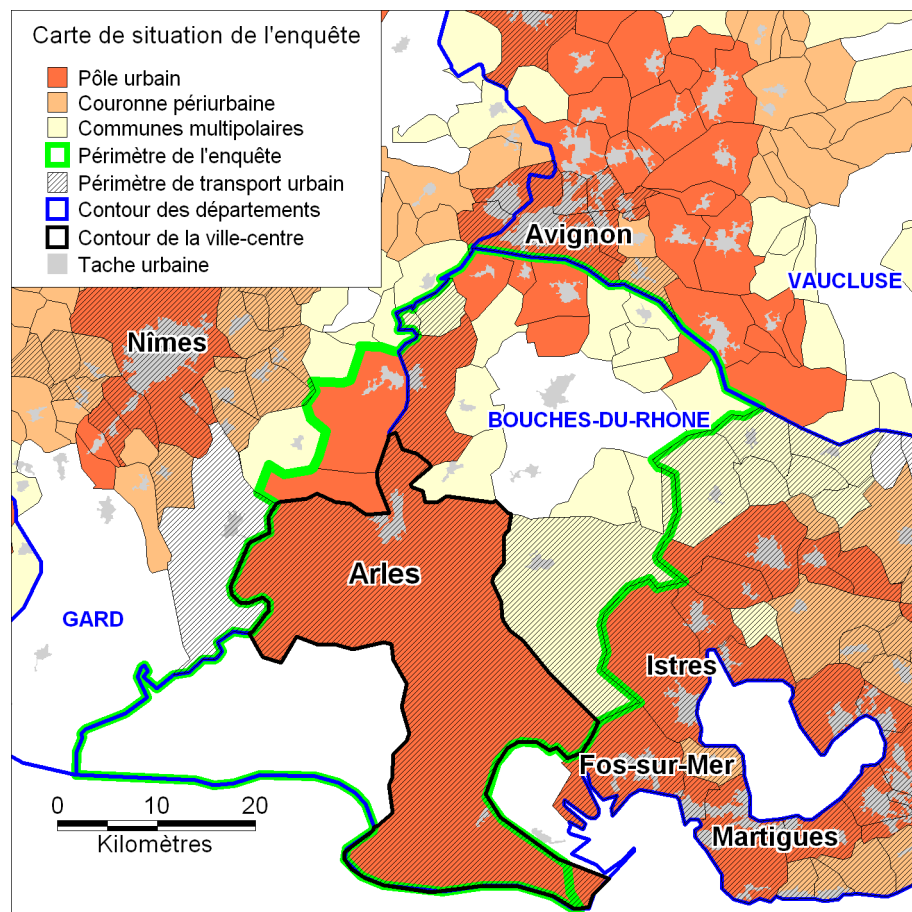
Offre et usage des transports collectifs

	Draguignan 06	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	18	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	5	42

L'enquête de Draguignan est relativement étendue pour une population inférieure à la moyenne. La densité, de 27 % inférieure à la moyenne, y est donc basse.

La composition communale est très hétérogène : 3 communes dans le pôle urbain, 3 communes dans la couronne périurbaine, 5 communes multipolarisées et 5 communes situées dans l'espace rural. La proximité de 3 aires urbaines (Sainte-Maxime, Saint-Raphaël et Cannes) joue un rôle important dans le fonctionnement du territoire. Le nombre d'emplois dans l'aire d'enquête est inférieur au nombre d'actifs résidents occupés.

L'usage des TC, malgré une offre dans la moyenne, est le plus bas des 15 EDVM réalisées depuis 2000.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Arles 07	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	179 319	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	2 155	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	83	180
Nombre de communes	31	35
Poids de population de la ville-centre	29%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	20 099	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	48%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	62 794	48 348
Concentration de l'emploi	92	110

## Offre et usage des transports collectifs

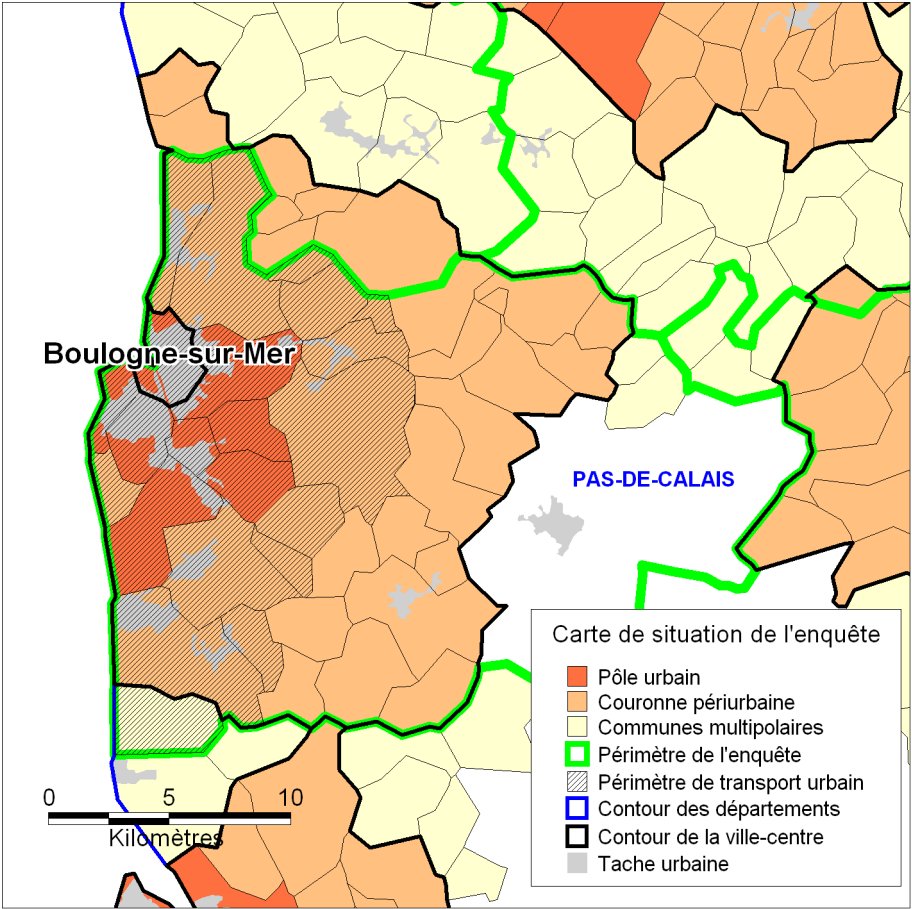
	Arles 07	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	8	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	26	42

L'enquête d'Arles est la deuxième enquête très atypique : le territoire présente une forte hétérogénéité, avec de nombreuses communes multipolarisées et la proximité immédiate de nombreuses aires urbaines (Nîmes, Avignon, Istres, Fos-sur-Mer, Martigues et Marseille). Son PTU est faiblement étendu et concerne un peu plus de un habitant sur deux du périmètre d'enquête.

Elle est par ailleurs très étendue, avec une densité très faible car couvrant les zones humides du delta de la Camargue. Arles est la commune la plus étendue de France mais son poids dans la population de l'enquête n'est que de 29 %.

En terme économique, les indicateurs de richesse des ménages sont sous la moyenne.

Enfin, l'offre et l'usage des TCU sont eux aussi sous la moyenne des EDVM.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Boulogne 07	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	140 759	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	455	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	309	180
Nombre de communes	53	35
Poids de population de la ville-centre	31%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	19 049	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	45%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	52 558	48 348
Concentration de l'emploi	102	110

Offre et usage des transports collectifs

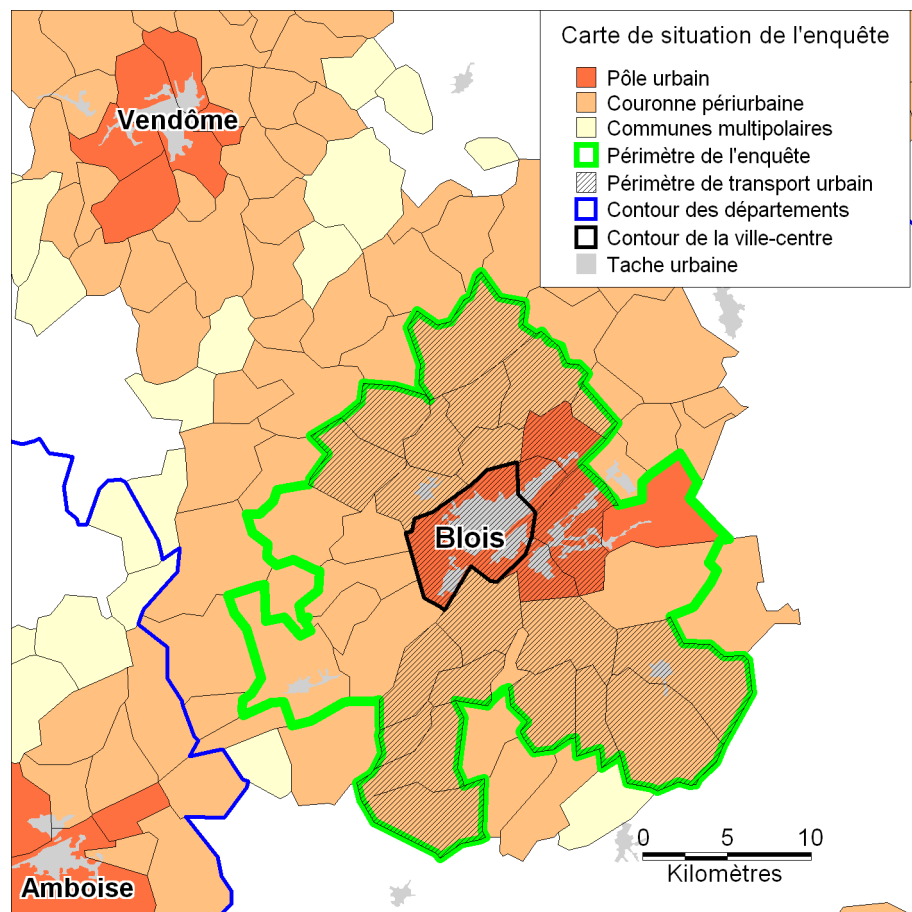
	Boulogne 07	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	22	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	75	42

Le territoire de l'enquête de Boulogne-sur-Mer est à la fois plus peuplé et moins étendu que la moyenne. La densité y est supérieure de 40 % à la moyenne. La ville centre a un poids de population de 31 %, valeur nettement inférieure à la moyenne.

Une part importante des 53 communes soumises à l'enquête appartient à l'aire urbaine de Boulogne. Les autres communes sont majoritairement dans l'espace rural.

Les indicateurs de richesse des ménages sont nettement sous la moyenne et la concentration de l'emploi est faible, avec un emploi pour un actif occupé.

L'offre de transports collectifs urbains est dans la moyenne mais leur usage, supérieur de 80 %, est nettement au-dessus.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Blois 08	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	101 565	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	568	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	179	180
Nombre de communes	34	35
Poids de population de la ville-centre	47%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	23 199	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	59%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	51 045	48 348
Concentration de l'emploi	120	110

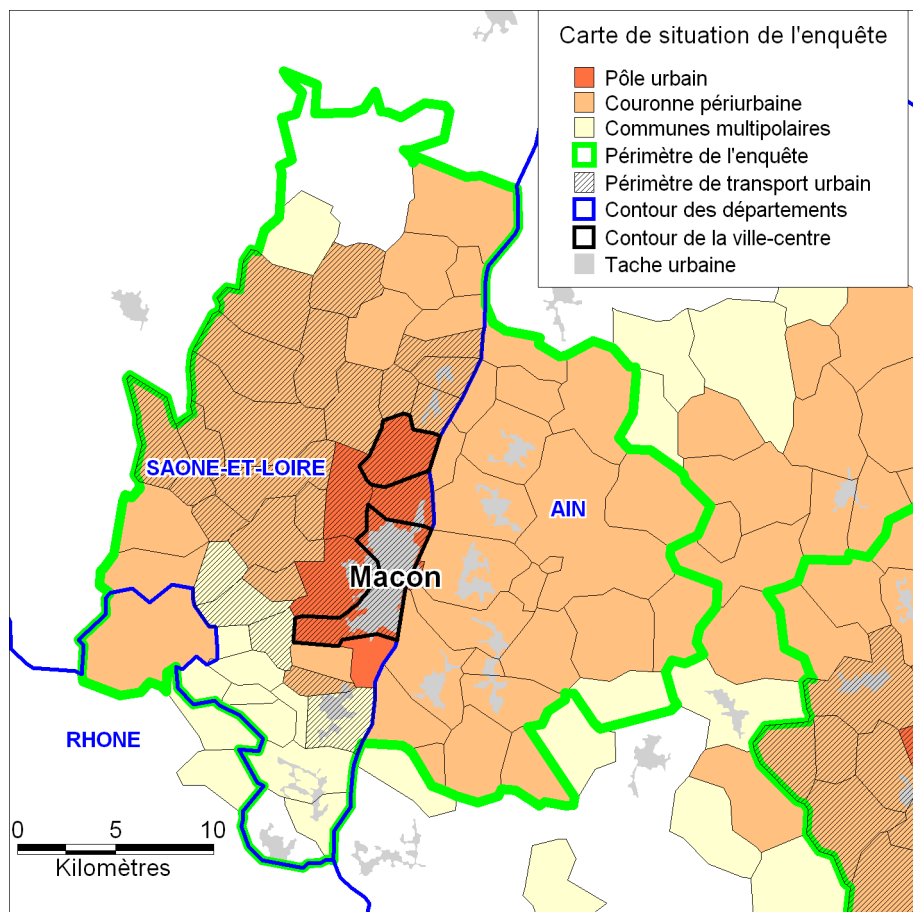
## Offre et usage des transports collectifs

	Blois 08	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	22	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	52	42

Les différents indicateurs de l'enquête de Blois sont assez représentatifs de la moyenne des enquêtes : forme concentrique de l'agglomération, structurée autour du pôle urbain de Blois et de sa couronne périurbaine. Le poids de la ville centre est légèrement supérieur à la moyenne.

Les ménages résidents sont relativement riches, les deux indicateurs étant supérieurs à la moyenne d'environ 10 %. L'emploi y est aussi légèrement plus concentré.

Offre et usage des TCU sont tous les deux légèrement supérieurs à la moyenne.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Mâcon 08	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	108 797	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	720	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	151	180
Nombre de communes	78	35
Poids de population de la ville-centre	31%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	22 631	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	59%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	49 897	48 348
Concentration de l'emploi	102	110

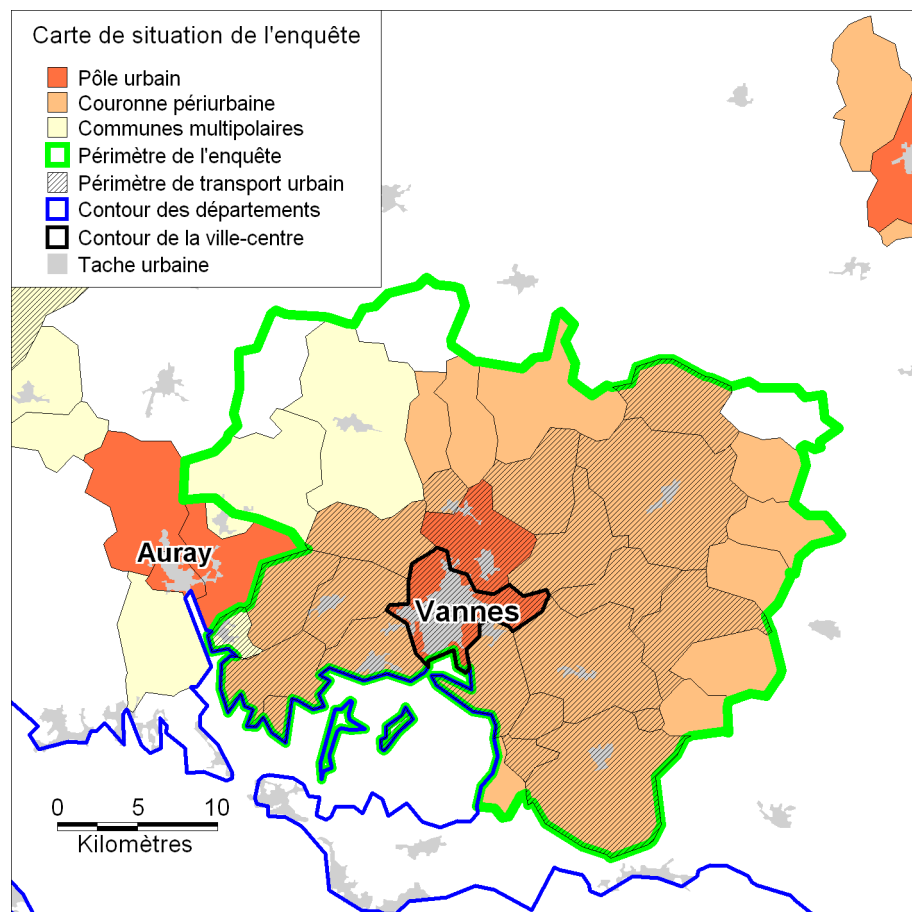
## Offre et usage des transports collectifs

	Mâcon 08	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	13	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	67	42

Le territoire de l'enquête de Mâcon est partagé sur deux départements – la Saône-et-Loire et l'Ain – et constitue presque entièrement l'aire urbaine de Mâcon. Une douzaine de communes du sud du territoire sont multipolarisées, sous l'influence conjointe de Mâcon et de Lyon. Le PTU ne concerne qu'une partie des communes de Saône-et-Loire et représente 60 % de la population totale.

Les ménages y sont légèrement plus riches qu'en moyenne mais le taux de concentration de l'emploi, plus faible.

L'usage des TCU y est fort, supérieur de 60 % à la moyenne, malgré une offre située dans la fourchette basse des 15 EDVM.



Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Vannes 08	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	150 081	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	865	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	174	180
Nombre de communes	38	35
Poids de population de la ville-centre	35%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	24 339	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	59%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	66 000	48 348
Concentration de l'emploi	104	110

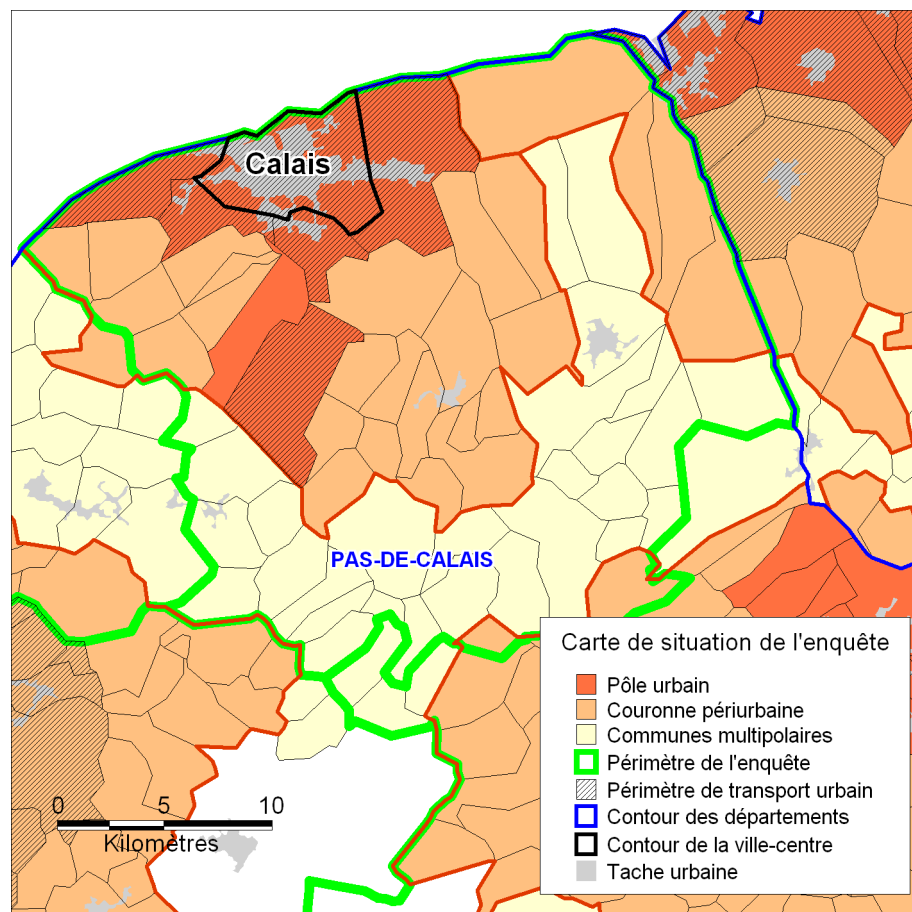
Offre et usage des transports collectifs

	Vannes 08	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	16	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	52	42

L'enquête de Vannes fait partie des plus étendues et des plus peuplées des 15 EDVM. Par conséquent, le poids de population de la ville centre y est plus faible. Elle est constituée de toute l'aire urbaine de Vannes et de quelques communes rurales ou multipolaires, puisque Vannes est situé à proximité de l'aire urbaine d'Auray.

Les ménages y sont plus riches qu'en moyenne, avec notamment le plus haut revenu fiscal moyen des 15 territoires, de 13 % supérieur à la moyenne.

Offre et usage des transports collectifs urbains sont proches de la moyenne.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Calais 09	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	159 608	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	682	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	234	180
Nombre de communes	63	35
Poids de population de la ville-centre	47%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	18 293	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	46%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	54 474	48 348
Concentration de l'emploi	93	110

## Offre et usage des transports collectifs

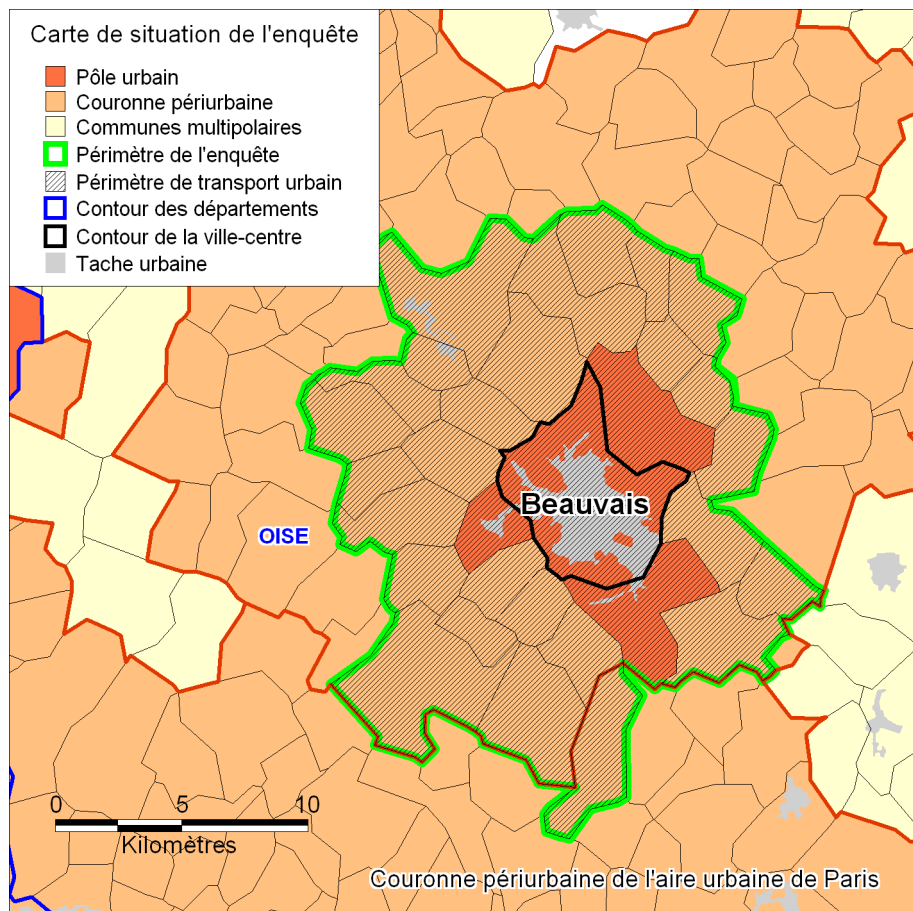
	Calais 09	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	24	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	58	42

Le territoire de l'enquête calaisienne est relativement étendu et de densité supérieure à la moyenne. Près de un habitant sur deux habite à Calais. Le reste du territoire est composé de la quasi-totalité de l'aire urbaine de Calais mais aussi de communes multipolaires ou appartenant à d'autres aires urbaines. Le périmètre est en effet entouré des trois aires urbaines de Dunkerque, Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer. La plupart des communes sondées sont situées hors du PTU mais leur population ne représente que 35 % de la population totale.

Les ménages résidents ont les indicateurs de richesse les plus bas des 15 territoires et la concentration de l'emploi y est faible : le nombre d'emplois est inférieur au nombre d'actifs résidents occupés.

En termes d'offre et d'usage des TC, les deux indicateurs, supérieurs à la moyenne, le sont respectivement de 33 % et 38 %.





### Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Beauvais 10	Moyenne EDVM
Population <i>RP 2007</i>	79 342	108 375
Surface (km <sup>2</sup> )	308	602
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	257	180
Nombre de communes	31	35
Poids de population de la ville-centre	70%	42%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	20 767	21 460
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	56%	54%
Emplois <i>RP 2007</i>	45 176	48 348
Concentration de l'emploi	139	110

### Offre et usage des transports collectifs

	Beauvais 10	Moyenne EDVM
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	14	18
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	41	42

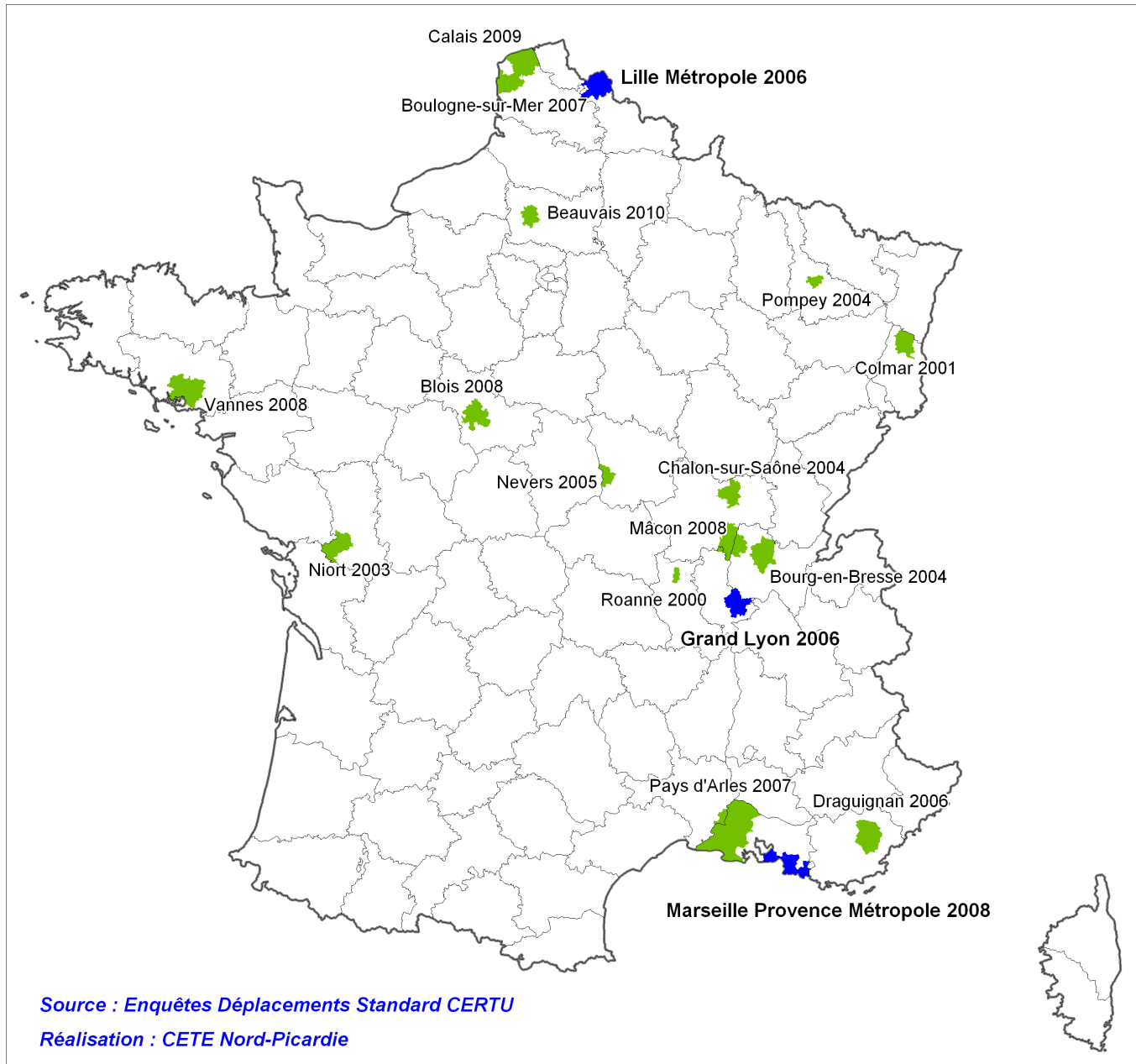
L'enquête de Beauvais couvre la communauté d'agglomération de Beauvais, territoire du périmètre de transport urbain et partie centrale de l'aire urbaine. La partie sud tangente la couronne périurbaine de l'aire urbaine de Paris.

Le territoire est dominé par le poids de la population de Beauvais, qui compte 70 % de la population totale de l'aire d'enquête.

La concentration de l'emploi y est élevée puisqu'elle est la plus haute du panel avec l'enquête de Roanne, elle aussi au périmètre restreint.

Offre et usage des transports collectifs sont sensiblement dans la moyenne des 15 EDVM.

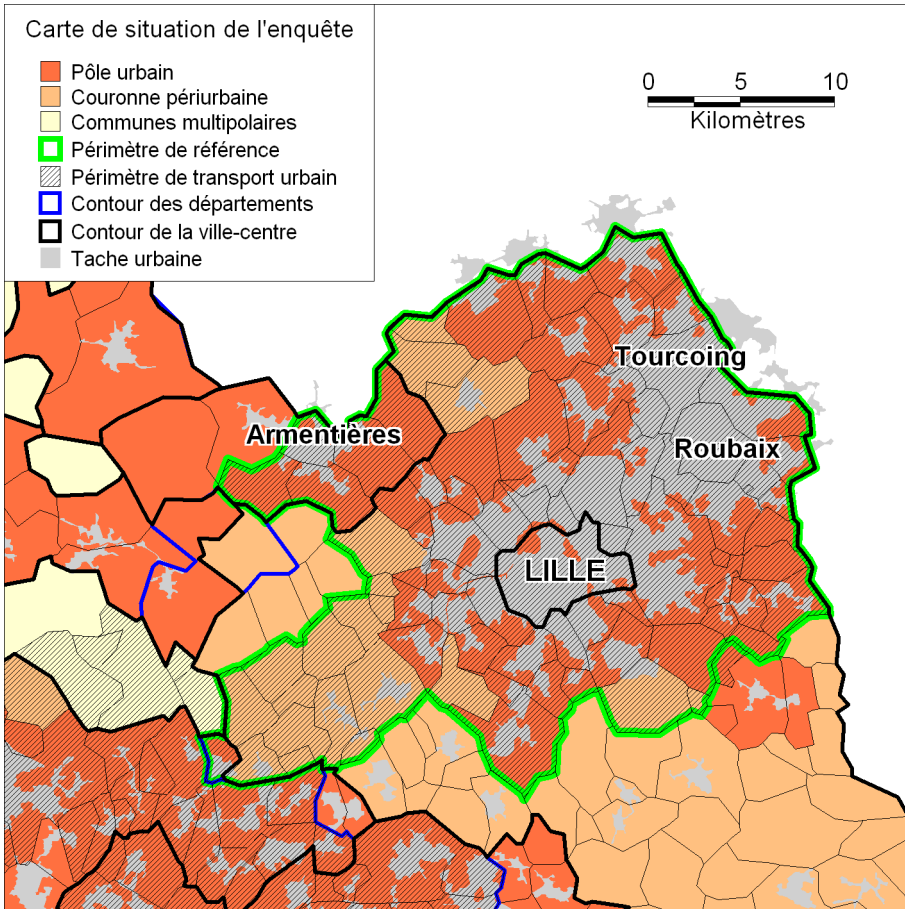
## Les territoires des EMD des agglomérations millionnaires de province



Les données de mobilité locale les plus connues et diffusées sont issues des enquêtes Ménages Déplacements (EMD). Les EMD fournissent donc des références précieuses pour comparer les résultats des EDVM.

Les résultats de mobilité des 15 EDVM présentées dans la suite de ce diaporama seront systématiquement mis en perspective par rapport aux données issues des dernières EMD réalisées dans les trois agglomérations millionnaires de province : Lille 2006, Lyon 2006 et Marseille 2009.

L'exploitation de ces trois EMD est limitée aux territoires couverts par les communautés urbaines Lille Métropole, Grand Lyon et Marseille Provence Métropole.



**Indicateurs socio-démographiques et économiques**

	Lille 06	Moyenne EMD
Population <i>RP 2007</i>	1 106 890	1 124 872
Surface (km <sup>2</sup> )	616	570
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	1 797	1 974
Nombre de communes	85	53
Poids de population de la ville-centre	20%	46%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	21 549	22 598
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	53%	55%
Emplois <i>RP 2007</i>	493 936	508 520
Concentration de l'emploi	114	115

**Offre et usage des transports collectifs**

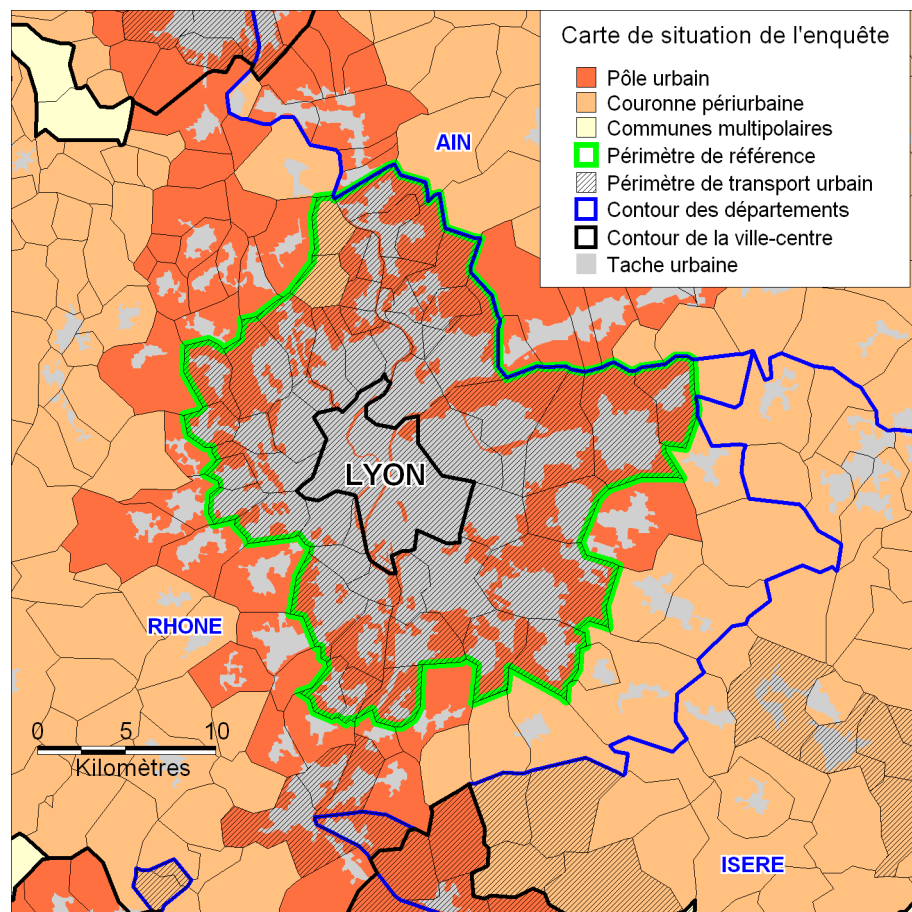
	Lille 06	Moyenne EMD
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	28	30
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	119	181

Le territoire observé en face-à-face lors de la dernière enquête lilloise correspond à celui du PTU. Il est constitué de quatre pôles principaux, dont Lille – la ville centre – qui ne pèse que 20 % de la population totale. Tourcoing, Roubaix et, dans une moindre mesure, le pôle urbain autonome d'Armentières sont les autres pôles de l'agglomération.

Le profil de richesse des ménages est plutôt dans une fourchette basse comparé notamment à l'enquête de Lyon mais dans la moyenne des territoires d'EDVM.

La concentration de l'emploi est dans la moyenne des agglomérations millionnaires.

L'usage des TC est inférieur à la moyenne, pour une offre située dans la moyenne.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Lyon 06	Moyenne EMD
Population <i>RP 2007</i>	1 229 206	1 124 872
Surface (km <sup>2</sup> )	490	570
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	2 508	1 974
Nombre de communes	55	53
Poids de population de la ville-centre	38%	46%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	24 715	22 598
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	60%	55%
Emplois <i>RP 2007</i>	633 344	508 520
Concentration de l'emploi	122	115

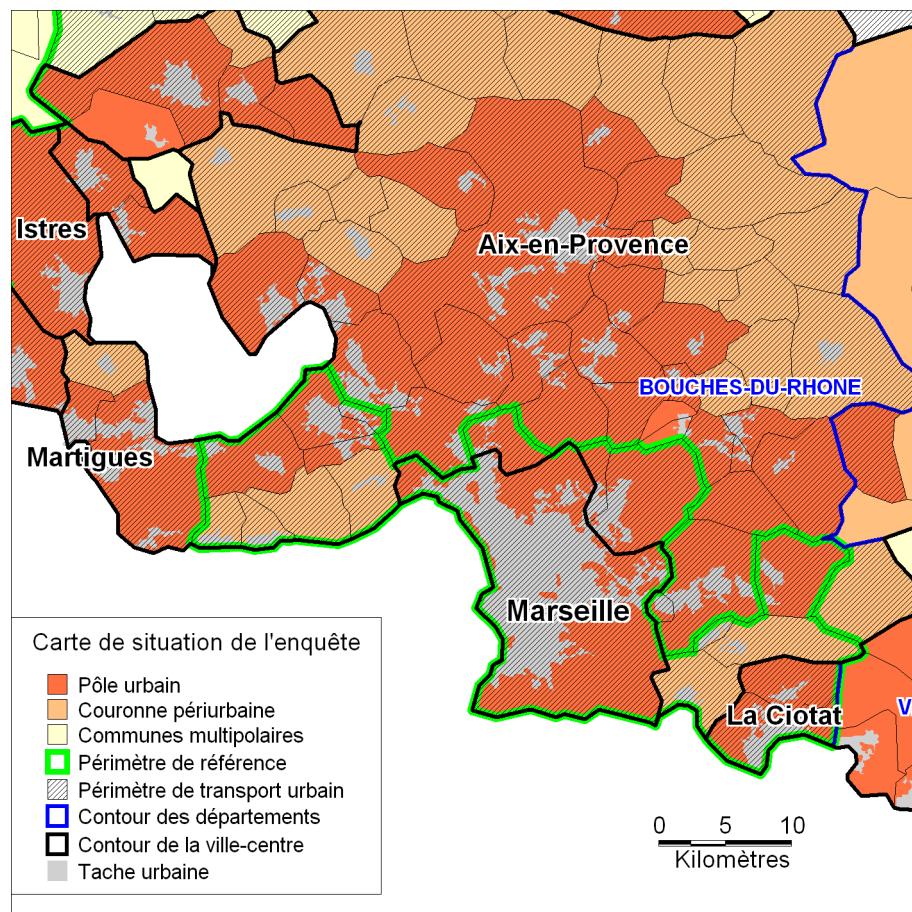
## Offre et usage des transports collectifs

	Lyon 06	Moyenne EMD
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	40	30
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	277	181

Le territoire du Grand Lyon présente une densité de population très élevée. La quasi-totalité des communes fait partie du pôle urbain de Lyon. L'agglomération est de forme concentrique, *a priori* favorable à une bonne desserte en transports collectifs.

Les indicateurs de richesse sont les plus élevés de toutes les enquêtes, avec 60 % de ménages imposés et un revenu fiscal moyen de près de 25 000 €.

Enfin, l'usage des transports collectifs est très élevé, avec 277 voyages par an et par habitant du PTU, soit 1,9 fois plus qu'à Marseille et 2,3 fois plus qu'à Lille.



## Indicateurs socio-démographiques et économiques

	Marseille 09	Moyenne EMD
Population <i>RP 2007</i>	1 038 521	1 124 872
Surface (km <sup>2</sup> )	604	570
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	1 721	1 974
Nombre de communes	18	53
Poids de population de la ville-centre	82%	46%
Revenu fiscal moyen (en euros/an) <i>DGI 2007</i>	21 143	22 598
Taux de ménages imposés <i>DGI 2007</i>	51%	55%
Emplois <i>RP 2007</i>	398 280	508 520
Concentration de l'emploi	108	115

## Offre et usage des transports collectifs

	Marseille 09	Moyenne EMD
Offre annuelle (km / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	24	30
Usage annuel (voy / hab du PTU) <i>CERTU - base TCU</i>	145	181

Le territoire de Marseille Provence Métropole présente de fortes particularités comparé notamment à Lille et Lyon : Marseille – la ville centre – concentre 82 % de la population de la communauté urbaine et le territoire est situé dans un grand ensemble multipolaire où les interrelations sont très nombreuses (particulièrement avec Aix-en-Provence, qui appartient à la même aire urbaine, mais aussi La Ciotat, Toulon ou les villes entourant l'étang de Berre).

Les caractéristiques économiques des ménages sont proches de celles de Lille Métropole, mais bien en dessous de celles du Grand Lyon.

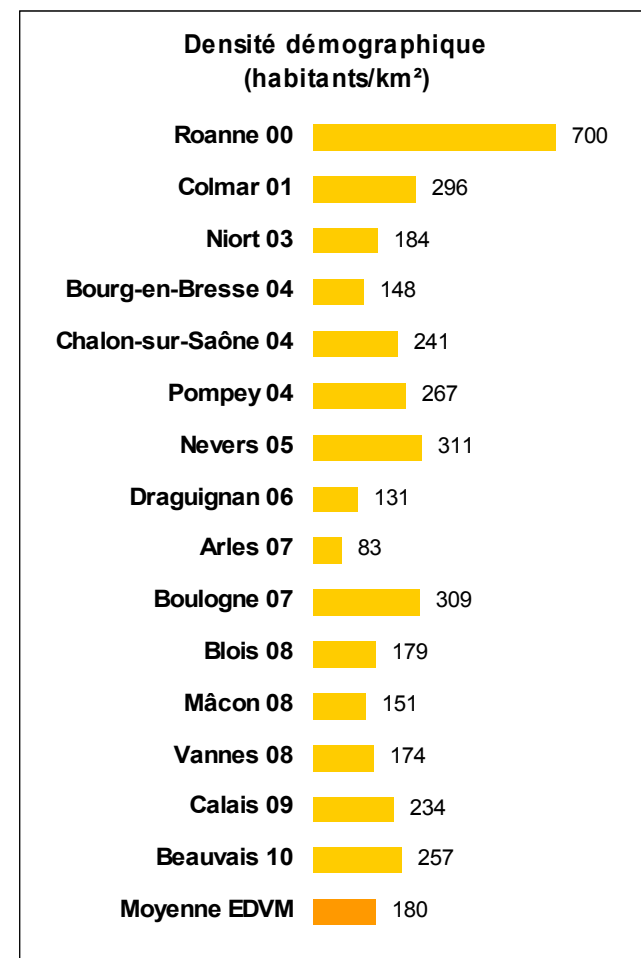
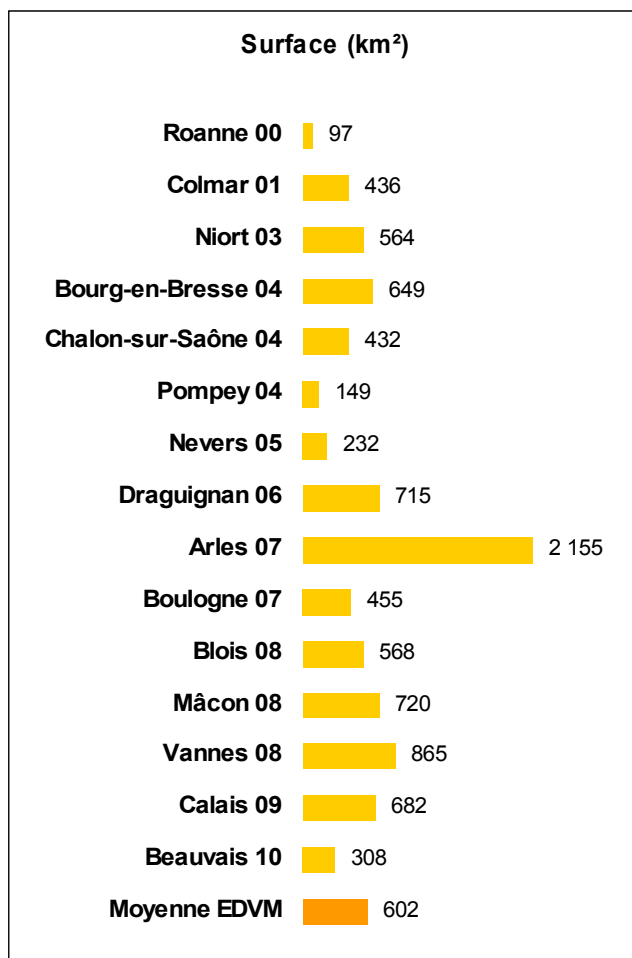
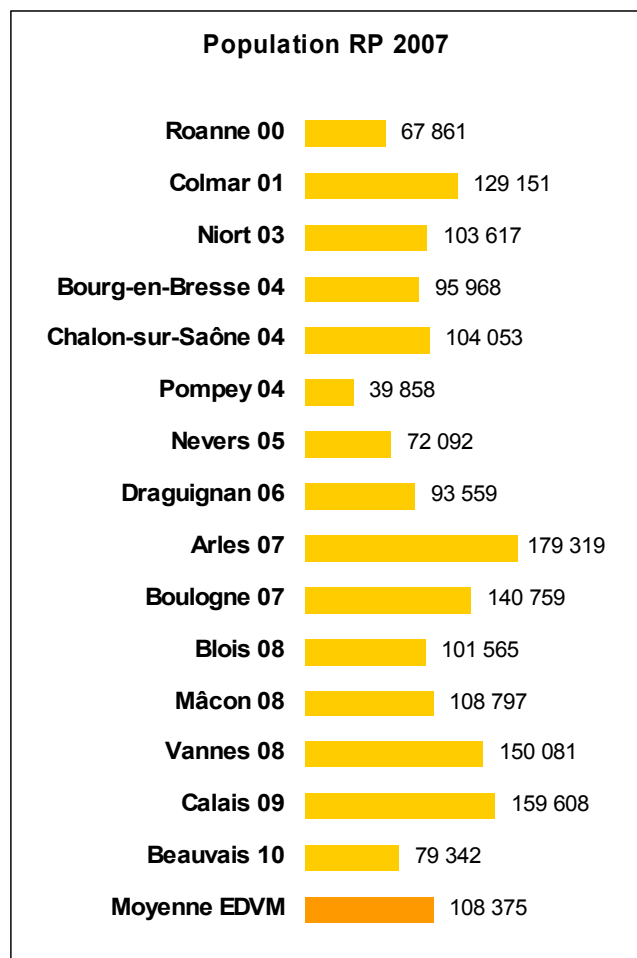
En termes d'offre et d'usage des transports collectifs, les indicateurs sont aussi nettement inférieurs à ceux de Lyon et relativement proches de ceux de Lille. Comparés aux villes moyennes, ils sont très nettement supérieurs : l'usage des TC est ainsi plus de 4 fois supérieur en moyenne dans les trois agglomérations millionnaires par rapport aux 15 EDVM.

## Principales caractéristiques des territoires

Enquête	Indicateurs socio-démographiques et économiques									Offre et usage des transports collectifs	
	Population RP 2007	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Nombre de communes	Poids de la population de la ville-centre	Revenu fiscal moyen (euros/an) DGI 2007	Taux de ménages imposés DGI 2007	Emplois RP 2007	Indice de concentration de l'emploi * RP 2007	Offre annuelle (km/hab)	Usage annuel (voy/hab)
<b>Roanne 00</b>	67 861	97	700	6	53%	19 433	52%	34 718	140	22	42
<b>Colmar 01</b>	129 151	436	296	38	52%	23 498	60%	66 322	116	17	63
<b>Niort 03</b>	103 617	564	184	30	57%	22 890	59%	58 694	130	14	22
<b>Bourg-en-Bresse 04</b>	95 968	649	148	39	42%	22 963	60%	49 162	116	20	45
<b>Chalon-sur-Saône 04</b>	104 053	432	241	38	45%	21 498	56%	53 029	123	21	32
<b>Pompey 04</b>	39 858	149	267	12	13%	22 667	58%	12 958	78	10	6
<b>Nevers 05</b>	72 092	232	311	13	53%	20 717	54%	36 157	131	20	40
<b>Draguignan 06</b>	93 559	715	131	16	40%	21 261	53%	32 239	92	18	5
<b>Arles 07</b>	179 319	2 155	83	31	29%	20 099	48%	62 794	92	8	26
<b>Boulogne 07</b>	140 759	455	309	53	31%	19 049	45%	52 558	102	22	75
<b>Blois 08</b>	101 565	568	179	34	47%	23 199	59%	51 045	120	22	52
<b>Mâcon 08</b>	108 797	720	151	78	31%	22 631	59%	49 897	102	13	67
<b>Vannes 08</b>	150 081	865	174	38	35%	24 339	59%	66 000	104	16	52
<b>Calais 09</b>	159 608	682	234	63	47%	18 293	46%	54 474	93	24	58
<b>Beauvais 10</b>	79 342	308	257	31	70%	20 767	56%	45 176	139	14	41
<b>Moyenne EDVM</b>	108 375	602	180	35	42%	21 460	54%	48 348	110	18	42
<b>Lille 06</b>	1 106 890	616	1 797	85	20%	21 549	53%	493 936	114	28	119
<b>Lyon 06</b>	1 229 206	490	2 508	55	38%	24 715	60%	633 344	122	40	277
<b>Marseille 09</b>	1 038 521	604	1 721	18	82%	21 143	51%	398 280	108	24	145
<b>Moyenne EMD</b>	1 124 872	570	1 974	53	46%	22 598	55%	508 520	115	30	181

\* L'indice de concentration de l'emploi issu du RP 2007 est le rapport du nombre d'emplois offerts sur le territoire d'étude à la population active occupée.

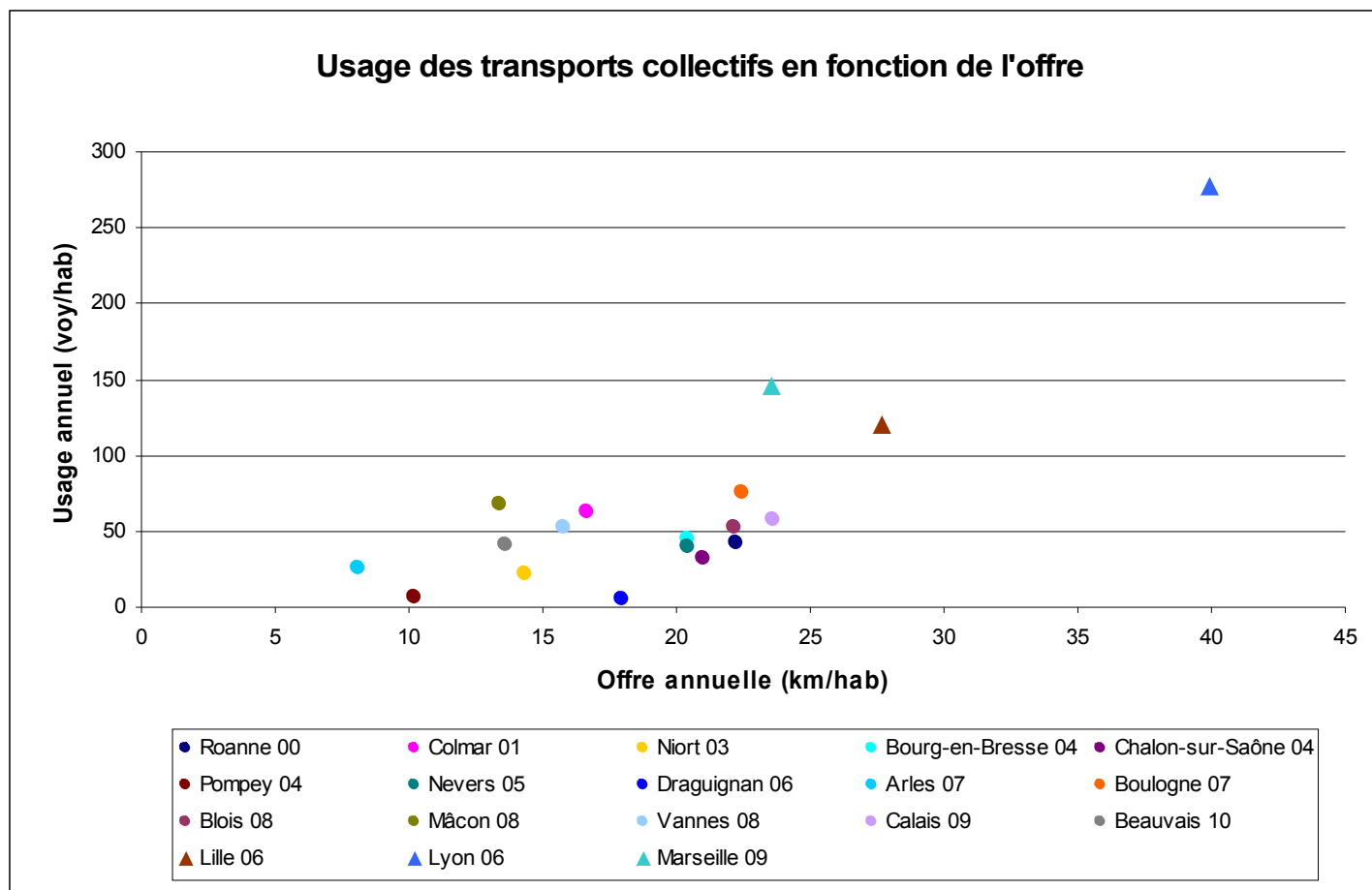
*Des territoires d'enquête de taille variable, parfois essentiellement urbains ou ruraux : des critères à prendre en compte dans l'analyse de la mobilité*



La taille des territoires est très variable, tant en termes de population que de surface. La population varie dans un rapport de 1 à 4 et la surface, dans un rapport de 1 à 22, les extrêmes étant d'un côté les enquêtes de Pompey et de Roanne, couvrant une faible surface avec une population moins nombreuse, et de l'autre celle d'Arles, la plus étendue et la plus peuplée.

Au contraire, la densité démographique est 8 fois plus importante sur le territoire de l'enquête de Roanne que sur celui de l'enquête d'Arles, le territoire d'Arles couvrant de vastes territoires ruraux, tandis que le territoire de Roanne est limité à la partie la plus urbanisée.

*L'offre et l'usage des transports collectifs au sein des PTU sont moins importants en ville moyenne mais varient de manière importante d'un territoire à l'autre*



Les données représentées sur ce graphique sont issues de l'enquête TCU-DGITM-Certu-GART-UTP. Elles portent sur les seuls résidents des périmètres de transports urbains (PTU) des agglomérations étudiées.

L'offre est définie comme le rapport des kilomètres de service offerts sur le réseau de transport urbain à la population du PTU et l'usage annuel, comme le nombre de voyages rapporté à cette même population.



## *En résumé : des territoires hétérogènes*

Les périmètres d'enquête ainsi caractérisés, des profils peuvent être dressés selon les grandes caractéristiques suivantes :

### 1. Géographie

Les quinze périmètres présentent de très grandes disparités géographiques, à la fois en termes de population et de surface (territoires restreints à forte densité comme Roanne et Pompey, très étendus comme Arles ou Draguignan) mais aussi de forme urbaine :

- des bassins de vie autonomes correspondant aux aires urbaines (Mâcon, Vannes, Bourg-en-Bresse),

- des périmètres limités au pôle urbain et à quelques communes de la couronne périurbaine (Nevers, Chalon-sur-Saône, Niort),

- des périmètres sous forte dépendance de pôles urbains voisins (Arles, Calais, Pompey).

### 2. Économie

Certains territoires sont caractérisés par des revenus élevés des ménages et une forte concentration de l'emploi (Colmar, Niort, Blois, Bourg-en-Bresse) à l'opposé de territoires économiquement plus défavorisés (Arles, Boulogne-sur-Mer, Calais).

### 3. Offre et usage des transports collectifs

Un groupe de territoires, caractérisé par une offre et un usage supérieurs à la moyenne, se détache (Roanne, Colmar, Nevers, Boulogne, Blois, Calais) alors que l'usage est nettement inférieur à Draguignan, Arles ou Niort.

Ces caractéristiques sont des éléments à prendre en compte pour l'analyse et la compréhension des résultats de mobilité qui vont suivre.

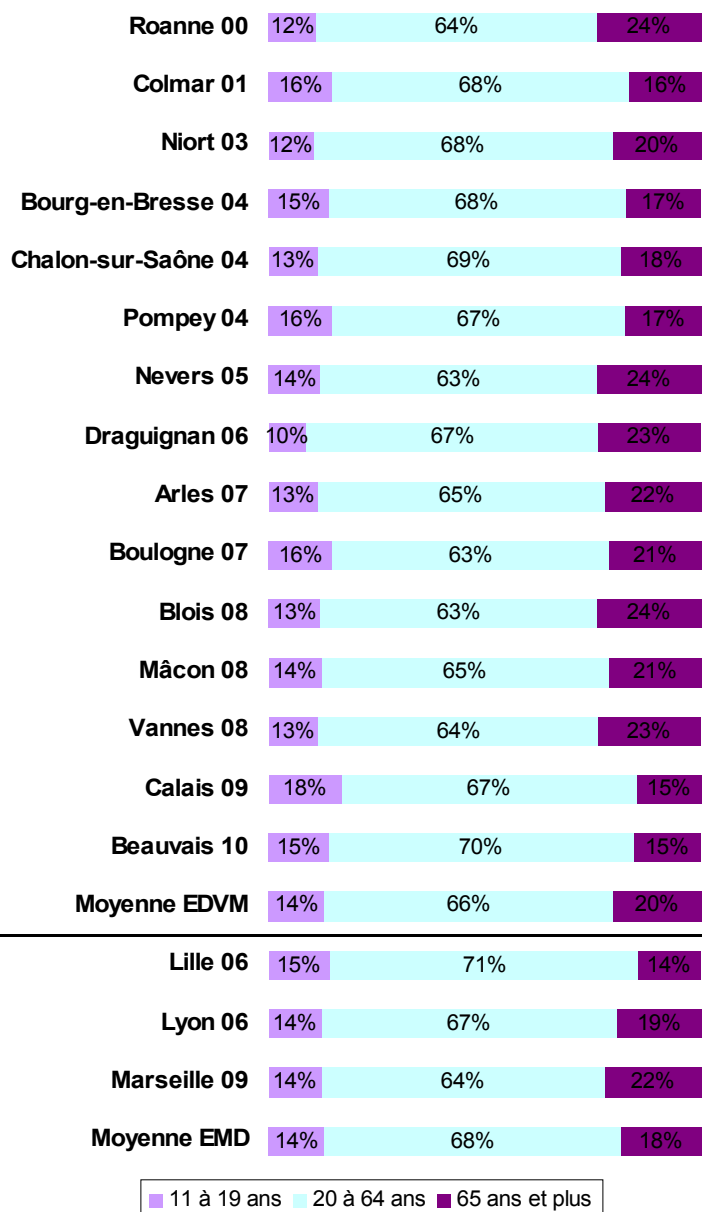
# *La mobilité dans les villes moyennes*

## *Résultats de 15 EDVM*

### ***Les caractéristiques socio-démographiques***

*Nota : Il a été fait le choix de classer les enquêtes par ordre chronologique pour représenter graphiquement les résultats qui suivent. Néanmoins, les territoires sont différents et il n'y a aucune dimension chronologique dans l'analyse qui est présentée. Seules les comparaisons entre agglomérations sont analysées.*

### Répartition de la population selon l'âge



### Une population plus ou moins jeune selon les territoires

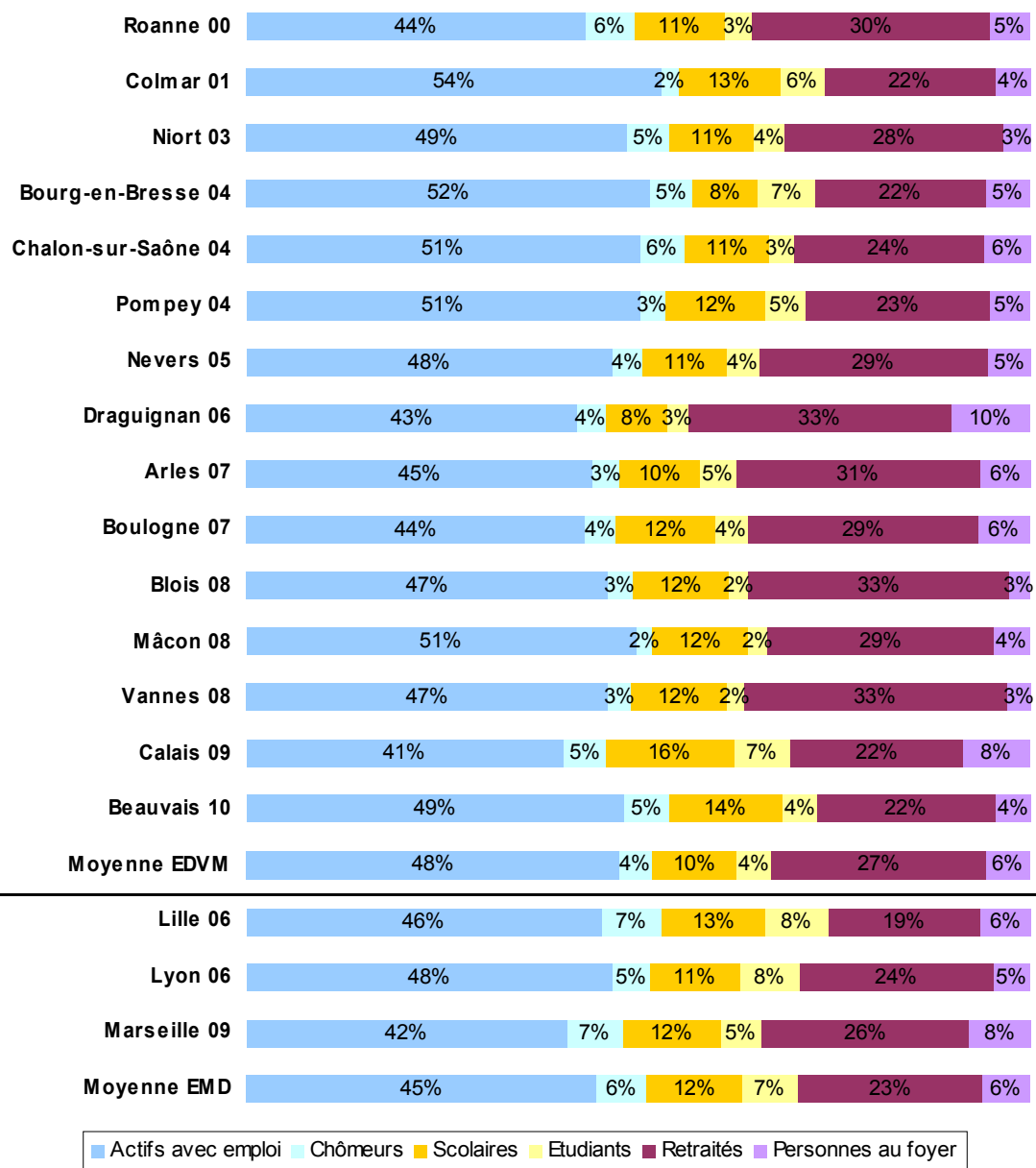
Classe d'âge et occupation principale des personnes sont deux facteurs déterminants de la mobilité. Ce premier graphique présente la répartition en trois grandes classes d'âge des personnes interrogées (soit la population des ménages ayant 11 ans ou plus).

Les personnes de 11 à 19 ans représentent 14 % de la population en moyenne dans les villes moyennes ainsi que dans les trois territoires de comparaison. Toutefois, cette classe d'âge est surreprésentée dans les agglomérations de Calais, Boulogne, Colmar, ainsi qu'à Pompey. Cette enquête est composée uniquement de communes périurbaines ou de la proche banlieue de Nancy, dans lesquelles les familles avec enfants sont plus nombreuses que dans les cœurs d'agglomération.

La part des personnes âgées de 65 ans et plus varie aussi assez fortement d'une enquête à l'autre et elle est globalement plus élevée dans les villes moyennes que dans les trois territoires d'agglomérations millionnaires. La surreprésentation de cette classe concerne les enquêtes d'Arles, Draguignan, Roanne, Nevers, Blois et Vannes. À l'inverse, elles sont moins nombreuses à Calais, Beauvais, Colmar, Pompey et Bourg-en-Bresse.

*Les chiffres présentés sur ces deux pages sont issus des résultats d'EDVM et peuvent présenter un léger biais par rapport aux chiffres issus du recensement de l'Insee. Ils donnent néanmoins une bonne idée de la structure de la population dont la mobilité est étudiée par la suite.*

### Répartition de la population selon l'occupation principale



### La structure de la population selon l'occupation principale

L'occupation principale joue aussi un rôle déterminant dans les pratiques de mobilité, comme le démontrent les résultats présentés par la suite.

Le taux d'actifs occupés varie ainsi fortement d'une enquête à l'autre, reflétant d'une part le niveau de richesse des ménages du territoire et le taux de chômage, d'autre part la composition familiale des ménages.

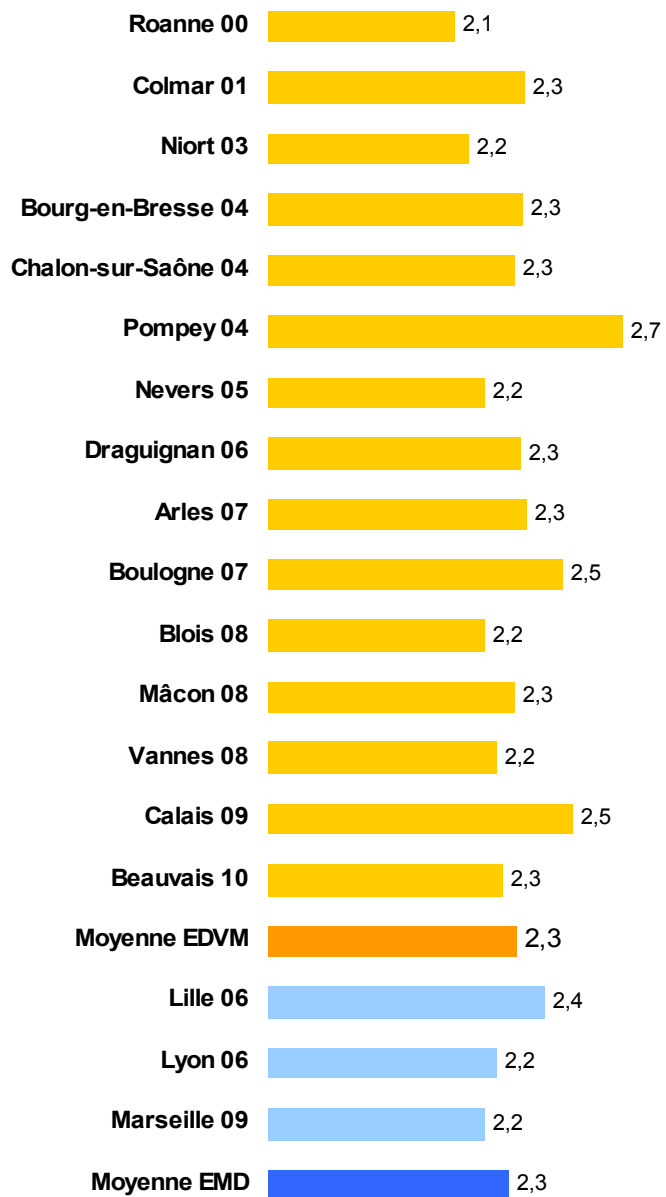
Il est le plus bas dans les enquêtes de Calais, Boulogne (niveau de vie des ménages) et Draguignan (part élevée de personnes âgées). À l'inverse, les valeurs les plus hautes sont relevées à Colmar et Bourg-en-Bresse, deux enquêtes dont les indicateurs de richesse des ménages sont parmi les plus élevés.

La part des retraités est particulièrement élevée dans les villes du sud (Arles, Draguignan, Marseille) mais aussi à Vannes, Blois, Roanne et Boulogne.

Les personnes au foyer sont surreprésentées par rapport à la moyenne à Draguignan et Calais.

Calais présente aussi le taux de scolaires le plus élevé (16 %), proche de celui de Beauvais (14 %).

### Taille des ménages



### *La taille moyenne des ménages varie de manière importante d'une ville moyenne à une autre*

La taille moyenne des ménages est un autre indicateur permettant de caractériser la démographie des territoires.

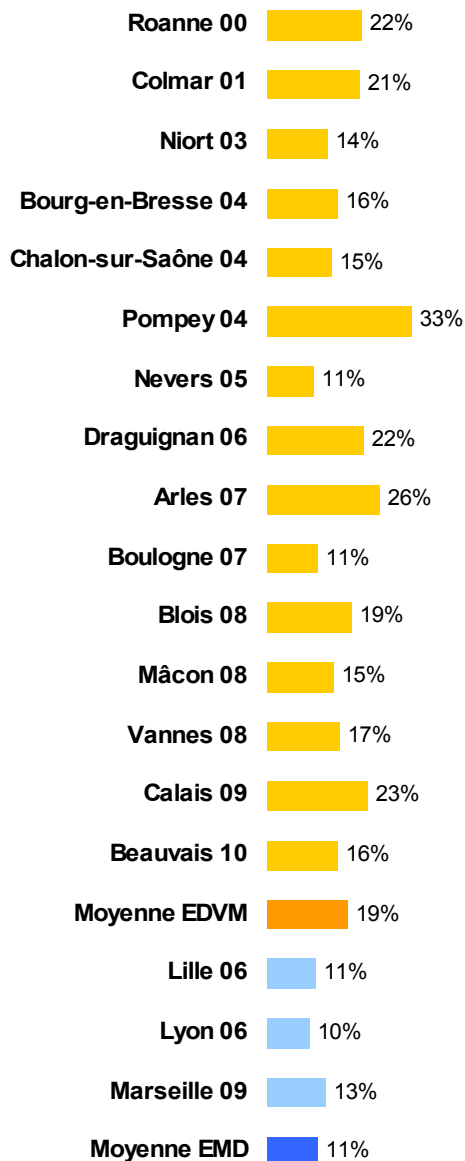
Les moyennes entre les quinze territoires des villes moyennes et les trois agglomérations millionnaires sont égales.

Au sein des villes moyennes, Pompey se démarque, avec une taille des ménages nettement supérieure aux autres territoires, reflet à nouveau du caractère périurbain du territoire d'enquête.

Cette caractéristique de la taille des ménages (basse dans les villes centres et élevée en banlieue et dans le périurbain) explique aussi en partie les valeurs relativement basses de Roanne, Niort, Nevers et Blois, territoires compacts dont le poids de population de la ville centre est élevé.

On retrouve parmi les tailles de ménages élevées les enquêtes aux profils démographiques particuliers : Calais et Boulogne, qui présentent un nombre élevé de jeunes âgés de 11 à 19 ans et de scolaires.

## Part de la population sortant du périmètre



## Des territoires plus ou moins autonomes

L'indicateur « part de la population sortant du périmètre » permet de mesurer le degré d'autonomie ou, à l'inverse, de dépendance à d'autres pôles du territoire.

Il est étroitement lié aux deux indicateurs présentés dans la diapositive suivante sur les taux d'actifs et de scolaires travaillant ou étudiant à l'extérieur du périmètre d'enquête. Les commentaires porteront donc sur ces trois indicateurs. Deux profils de territoire se dégagent :

### 1. Les périmètres sous influence extérieure forte

Le premier territoire présentant ce profil est l'enquête de Pompey, dont les communes sont fortement polarisées vers Nancy et sa proche banlieue. Une personne sur trois sort du périmètre d'enquête un jour donné, 71 % des actifs travaillent à l'extérieur et un scolaire ou étudiant sur deux étudie en dehors des communes de l'aire d'enquête.

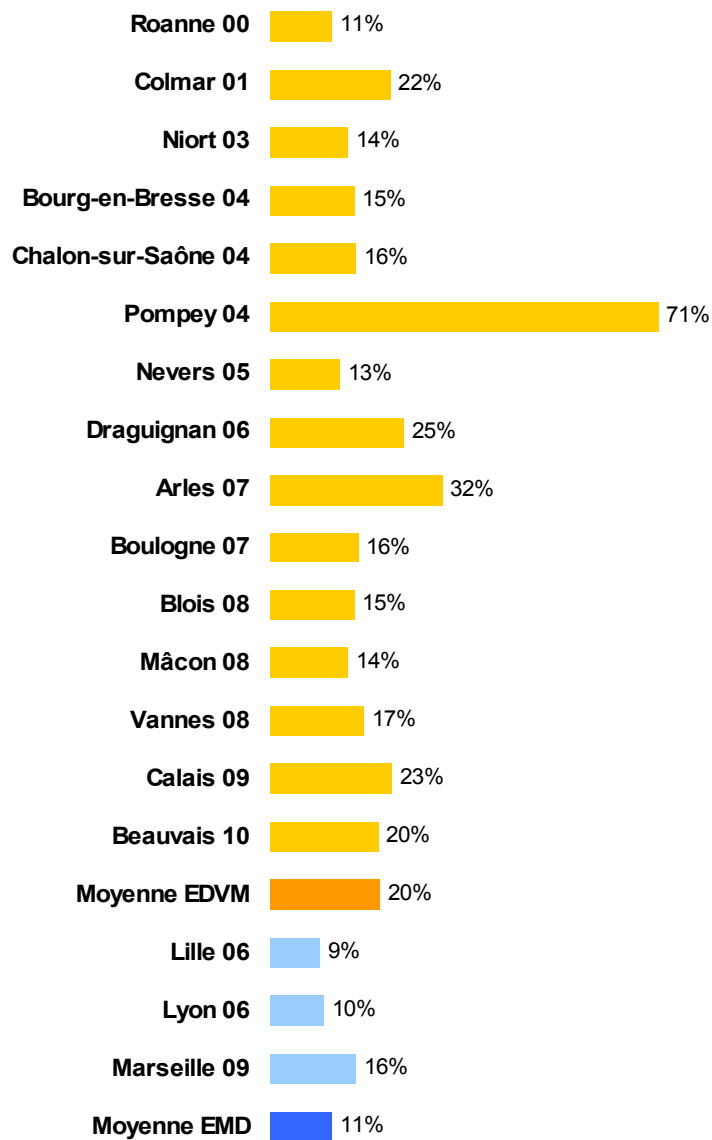
Plusieurs enquêtes possèdent à la fois des communes polarisées vers la ville centre et vers d'autres pôles urbains avoisinants : il s'agit notamment d'Arles, dont plus du quart des habitants sort du périmètre d'enquête vers les pôles urbains voisins (Avignon, Nîmes, étang de Berre et Marseille) et de Draguignan (attiré en partie par Fréjus). Le périmètre de Calais inclut des communes de l'aire urbaine de Dunkerque et de Saint-Omer, dont les populations sont donc fortement attirées vers ces pôles (23 % des actifs travaillent à l'extérieur).

### 2. Les territoires autonomes

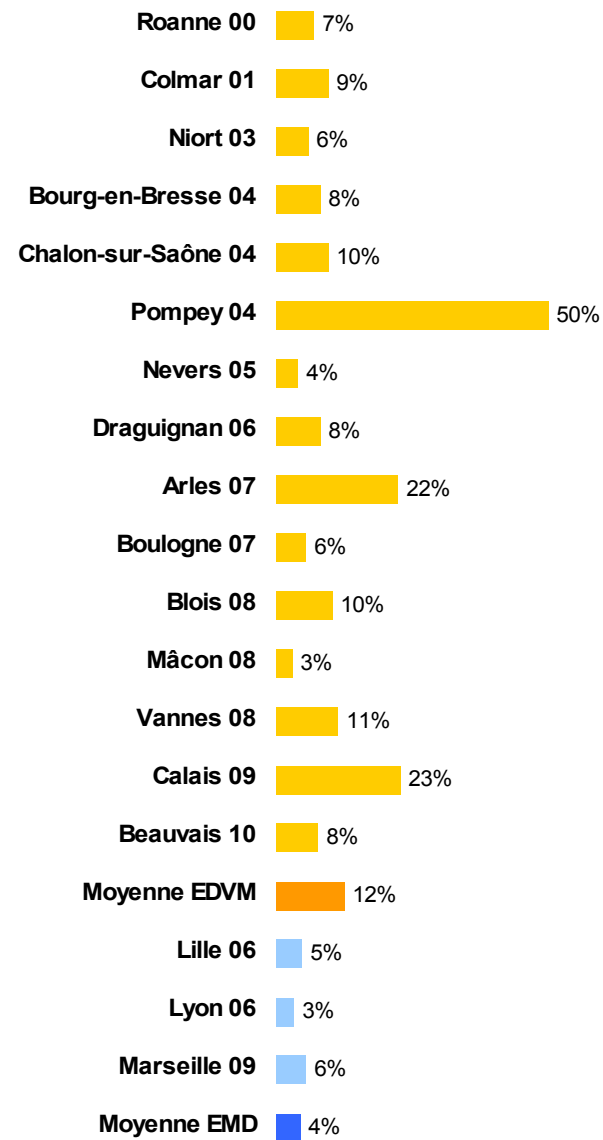
Les périmètres entièrement inclus dans une aire urbaine présentent les taux de sortie les plus faibles : Nevers (11 %), Chalon (15 %), Niort (14 %), Mâcon (15 %) ou encore Boulogne (11 %) et Blois (19 % et 15 % des actifs travaillant à l'extérieur).

Comparés aux grandes agglomérations, les territoires de villes moyennes ont globalement un degré d'autonomie inférieur et la ville centre polarise moins les déplacements (19 % de sortants en moyenne, pour 11 % dans les grandes agglomérations).

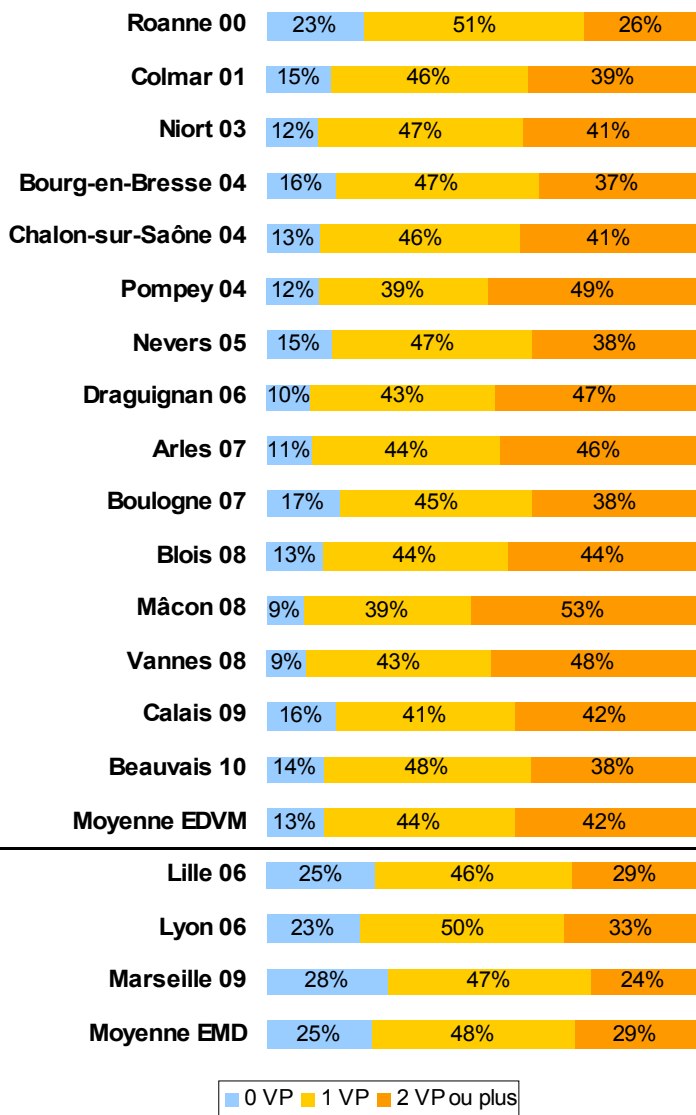
### Part de la population active ayant un emploi hors du périmètre



### Part des scolaires étudiant hors du périmètre



**Motorisation des ménages**  
(nombre de véhicules à disposition par ménage)



*La motorisation est plus importante en ville moyenne*

La motorisation des ménages (présentée ci-contre), l'équipement automobile des personnes et le taux de possession du permis de conduire (diapositive suivante) sont trois indicateurs fortement corrélés et commentés dans leur ensemble.

Les valeurs de ces indicateurs semblent à la fois relever de particularités locales et de grandes tendances nationales.

La tendance générale, observée de façon continue depuis plusieurs décennies, est à la hausse de la motorisation des ménages et de la possession du permis de conduire : le taux de non-motorisation est passé de 21 % à 19 % entre 1999 et 2007 et celui de multi-motorisation, de 30 % à 33 % (source : Insee-recensement de la population).

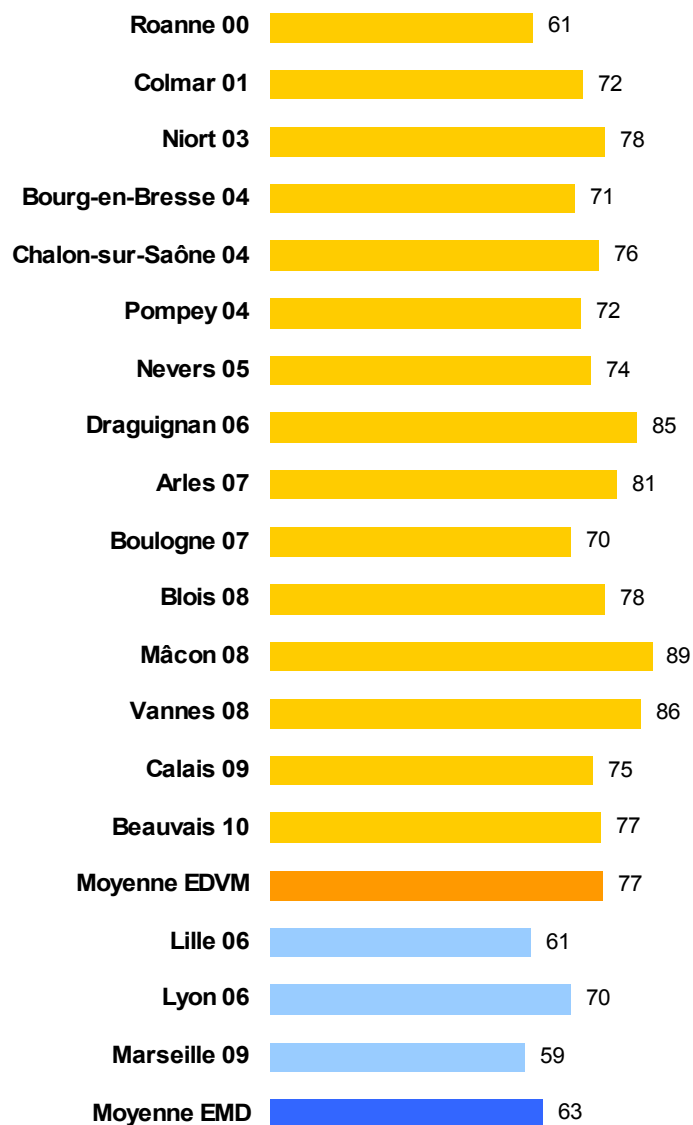
Par ailleurs plusieurs facteurs « locaux » font varier la motorisation des ménages. Il s'agit notamment de la richesse des ménages, de l'offre alternative à la voiture, de la densité et du poids de la ville centre dans la population totale de l'enquête.

Ainsi, parmi les populations les plus motorisées se retrouvent les territoires les plus riches (Niort, Pompey, Blois, Mâcon et Vannes), au caractère périurbain marqué (Pompey, Draguignan, Arles, Mâcon et Vannes) ou à l'offre alternative (notamment TC) peu développée (Niort, Pompey, Draguignan et Arles).

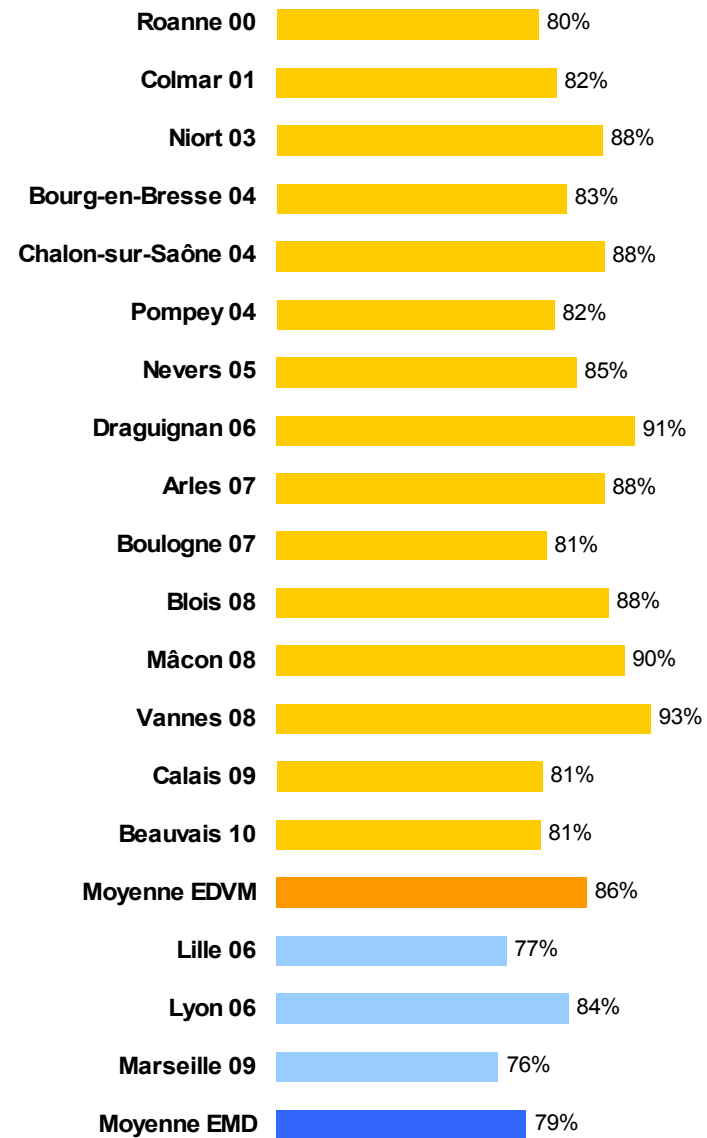
À l'inverse, les périmètres présentant un taux de non-motorisation élevé et de multi-motorisation faible sont caractérisés par des ménages en moyenne plus défavorisés (Roanne, Nevers, Boulogne, Calais et Lille), une densité élevée ou une ville centre au poids de population élevée (Roanne, Nevers, Boulogne, Calais, Beauvais et les 3 agglomérations millionnaires) et une offre alternative développée (Boulogne, Calais et les grandes agglomérations).



### Nombre moyen de véhicules à disposition pour 100 personnes en âge de conduire



### Taux de possession du permis de conduire des personnes de 18 ans et plus



# *La mobilité dans les villes moyennes*

## *Résultats de 15 EDVM*

### *Les pratiques de déplacement*

*Nota : Il a été fait le choix de classer les enquêtes par ordre chronologique pour représenter graphiquement les résultats qui suivent. Néanmoins, les territoires sont différents et il n'y a aucune dimension chronologique dans l'analyse qui est présentée. Seules les comparaisons entre agglomérations sont analysées.*

## À l'opposé des retraités, les actifs sont parmi les personnes les plus mobiles

Le nombre de déplacements quotidiennement réalisés varie selon l'occupation principale des personnes.

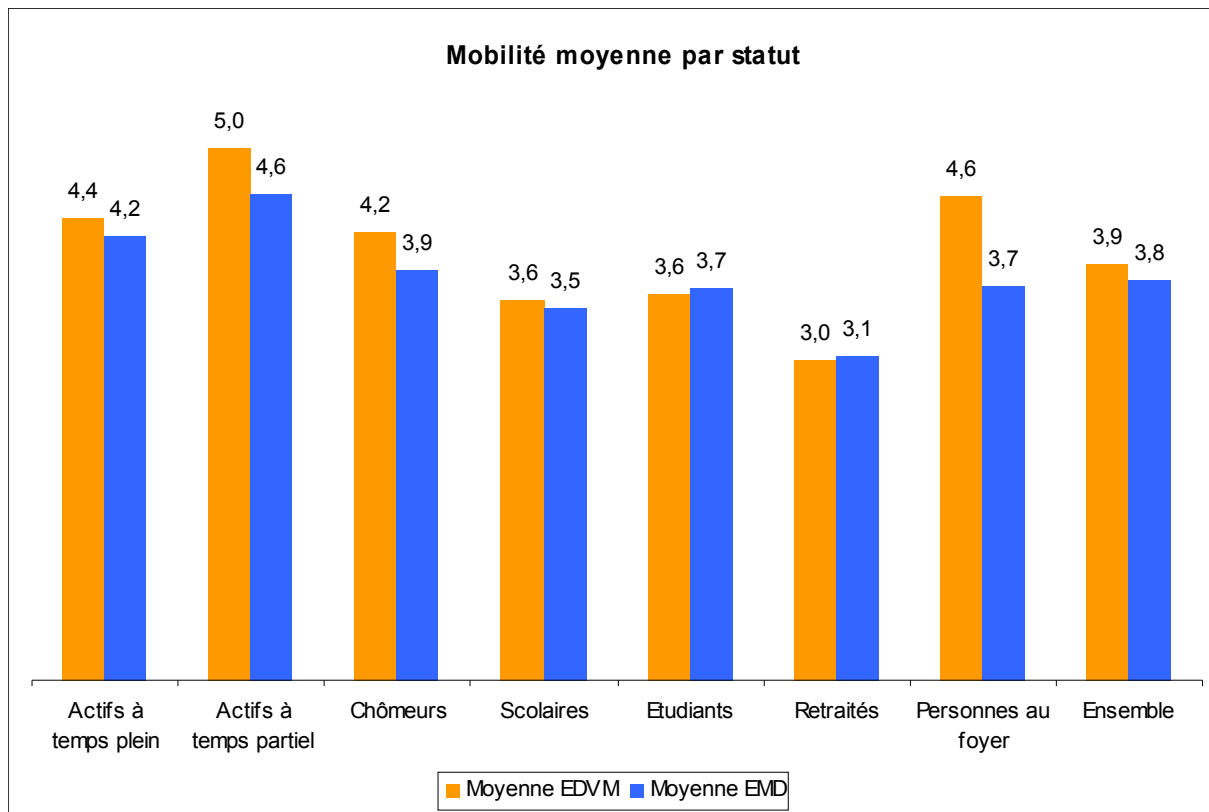
Les écarts entre les catégories de population observés en grande agglomération se retrouvent généralement en ville moyenne, hormis pour les personnes au foyer.

Les actifs sont les plus mobiles. Ceux qui ont un emploi à temps partiel sont d'ailleurs plus mobiles que les actifs travaillant à temps plein : ils ont en moyenne plus de temps à consacrer à des activités extra-professionnelles. Les chômeurs ont une mobilité légèrement inférieure.

À l'inverse, les retraités sont la catégorie de personnes la moins mobile. C'est en partie lié à l'absence de déplacements obligés (travail ou études) ainsi qu'aux difficultés à se déplacer qu'éprouve une partie d'entre eux, notamment après 75 ans.

Dans une agglomération, la répartition de la population selon le statut influe donc sur la mobilité moyenne.

Là où la part des retraités est plus importante, la mobilité devrait par conséquent être plus faible. Or ce n'est généralement pas le cas et l'on observe que d'autres critères viennent agir en sens opposé.



## La mobilité individuelle est très variable selon les territoires

La mobilité tous modes, c'est-à-dire le nombre total de déplacements qu'une personne réalise un jour moyen de semaine, varie de manière très significative d'un territoire à un autre. Les variables influençant la mobilité individuelle sont multiples.

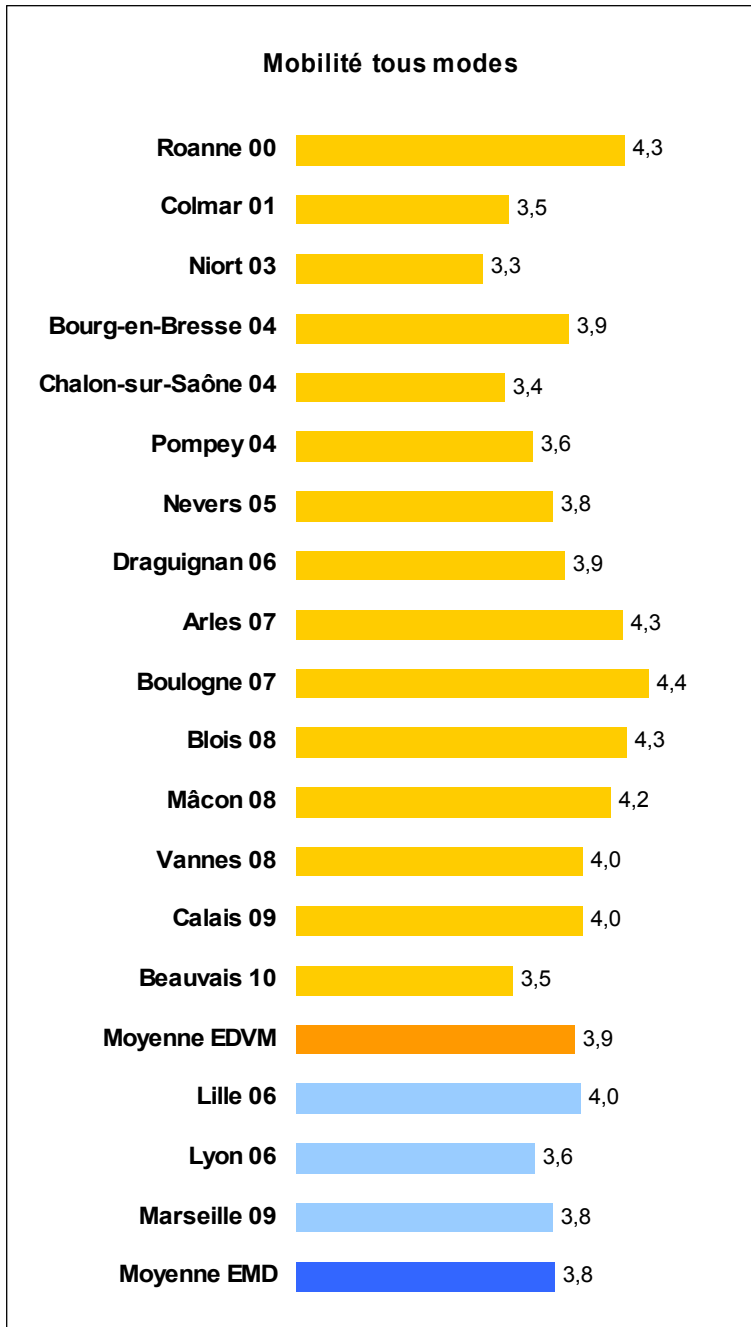
Là où la mobilité est la plus importante, la part des déplacements pour les motifs « non obligés », tels que les achats ou l'accompagnement, est souvent plus élevée, comme à Arles et Boulogne par exemple.

La structure de la population selon l'âge ou l'occupation principale joue également un rôle important, certaines catégories de personnes étant généralement moins mobiles que d'autres, les retraités et les scolaires notamment. Une surreprésentation des retraités par exemple jouera dans le sens d'une mobilité plus faible.

Néanmoins, les diverses influences peuvent avoir entre elles des effets contradictoires, comme c'est le cas à Draguignan. Cette enquête est celle où la part des retraités est la plus élevée. Or la mobilité individuelle y est proche de la moyenne des villes moyennes. Car, d'un autre côté, les déplacements non obligés sont nettement plus nombreux qu'ailleurs ; en particulier, les résidents de l'agglomération dracénoise sont ceux qui font le plus de déplacements pour les achats.

En revanche, on constate dans les villes moyennes un lien important entre mobilité individuelle et part des déplacements secondaires, c'est-à-dire les déplacements se faisant entre deux lieux hors domicile. Les résidents des villes moyennes les plus mobiles sont ceux qui enchaînent le plus leurs déplacements sans retour au domicile.

Certaines des diapositives suivantes permettront d'isoler les effets de certaines spécificités des villes moyennes sur la mobilité individuelle.



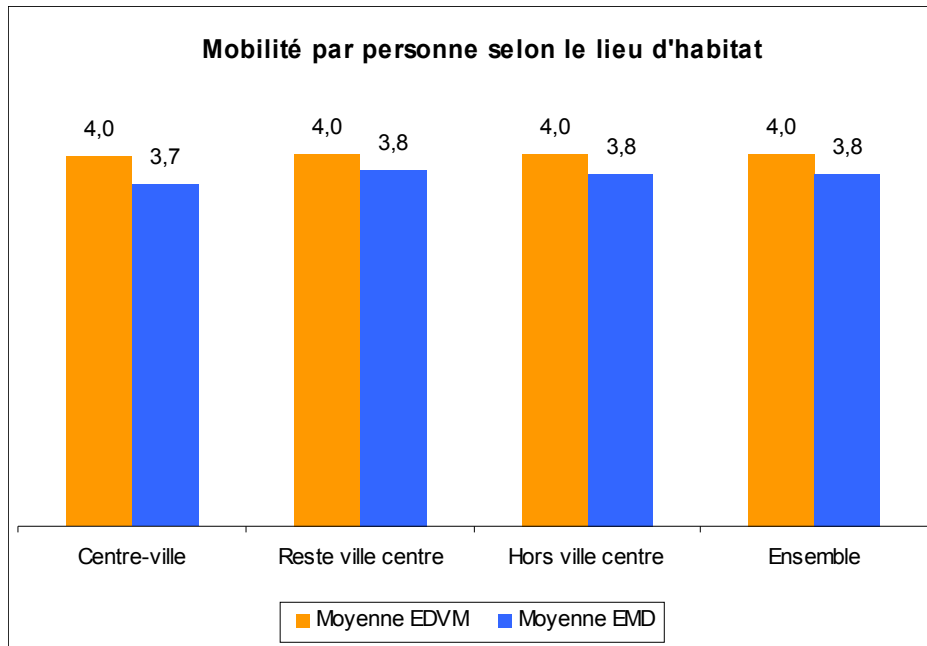
## À territoire donné, une personne fait en moyenne autant de déplacements, qu'elle réside dans le centre ou la périphérie

La mobilité individuelle moyenne tous modes confondus ne varie pas sensiblement selon la localisation du domicile.

Que les personnes résident dans le centre-ville ou dans le reste de la ville centre de l'agglomération ou encore hors de la ville centre, la mobilité est identique avec quatre déplacements en moyenne.

Cette stabilité se vérifie également dans les grandes agglomérations.

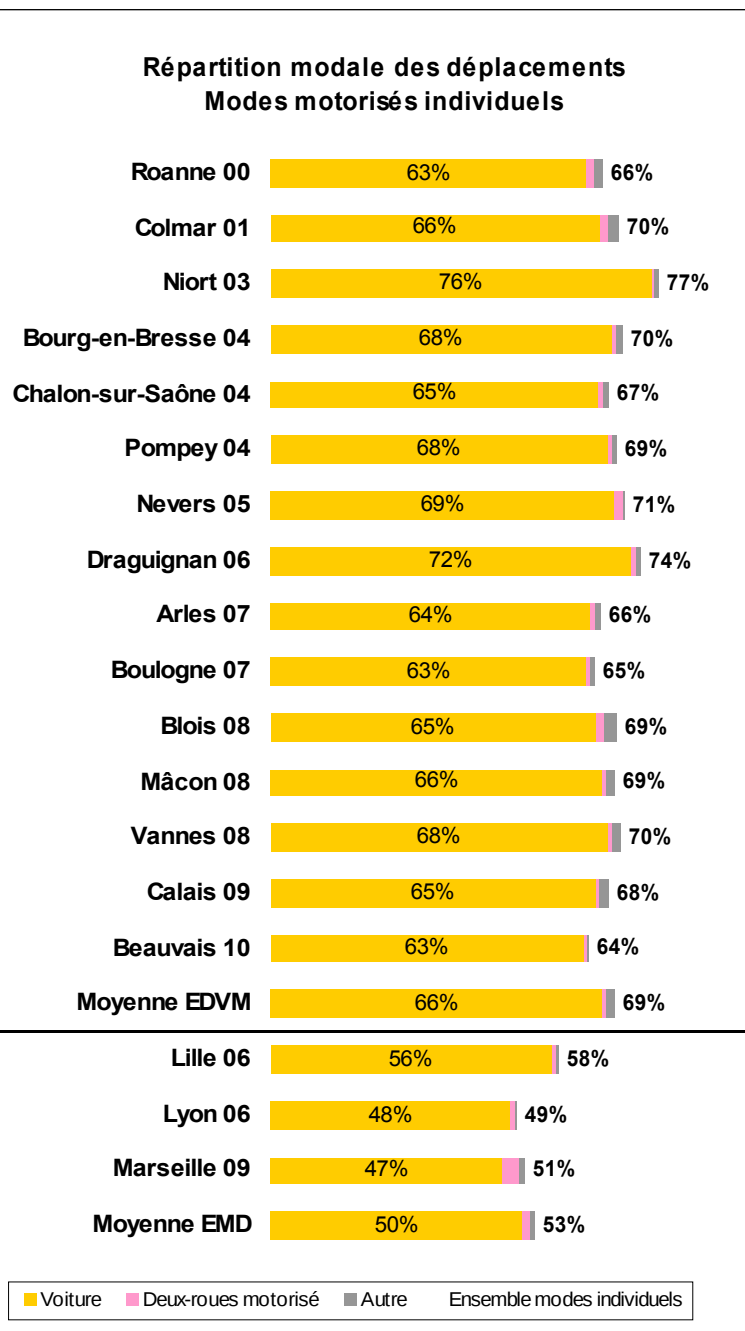
En revanche – nous le verrons plus loin – les pratiques modales sont fortement dépendantes de la localisation du domicile. Les résultats des EMD montrent par ailleurs que les distances parcourues quotidiennement croissent avec la distance au centre, ces deux observations étant à mettre en parallèle.



Les données qui ont permis la réalisation de ce graphique sont issues des EDVM pour lesquelles nous avons pu identifier le centre-ville (Niort, Draguignan, Arles, Boulogne, Mâcon, Calais et Beauvais).

Pour l'EDVM d'Arles, compte tenu de la taille de la commune centre, la ville centre désigne la tache urbaine (voir page 17).

## On utilise davantage l'automobile en ville moyenne qu'en grande agglomération...



L'usage de l'automobile est plus important dans les villes moyennes que dans les grandes agglomérations. Un résident des premières fait en moyenne 2,6 déplacements en automobile chaque jour contre 2,1 pour les autres alors que les mobilités tous modes sont très proches. La part de marché de l'automobile (représentée ci-contre en jaune) y est par conséquent nettement plus importante.

Ce résultat est en adéquation avec le taux de motorisation par personne généralement bien supérieur dans les villes moyennes. Leurs habitants ont davantage de véhicules à disposition et ils les utilisent.

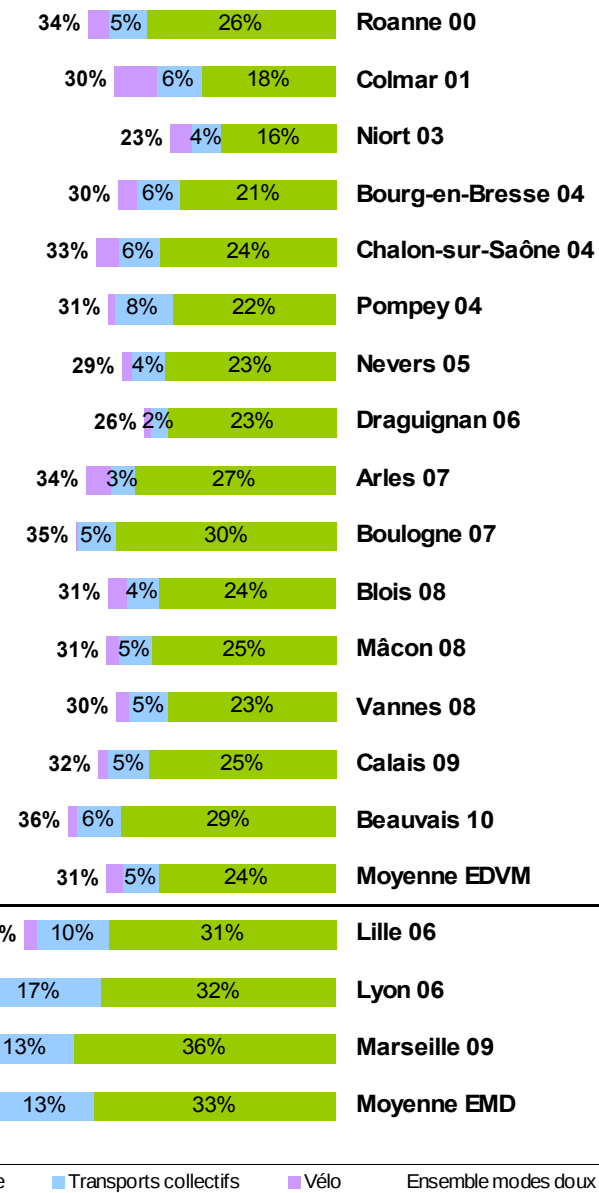
La forme urbaine est l'un des principaux facteurs influant sur les pratiques modales. La densité bien plus importante des grandes agglomérations favorise l'usage de la marche. Elle est également favorable au développement d'une offre en transport public qui se justifie eu égard à la population à desservir et à la concentration des activités.

L'autonomie plus faible des villes moyennes et les échanges avec l'extérieur favorisent également l'automobile.

Ces spécificités expliquent aussi les écarts observés entre villes moyennes. La part de marché de l'automobile est par exemple moins importante dans les agglomérations de Beauvais, Boulogne et Roanne, où la densité est supérieure à la moyenne. À Roanne et Beauvais, l'offre en transports collectifs est d'ailleurs plus importante que la moyenne.

À cela s'ajoute également l'influence de la structure de la population, que nous observerons plus loin, les catégories de personnes ayant des pratiques modales différentes.

### Répartition modale des déplacements Modes alternatifs



### ... on utilise peu les transports collectifs et on marche moins

Symétriquement, la part de marché des modes alternatifs aux transports individuels motorisés est moins importante dans les villes moyennes.

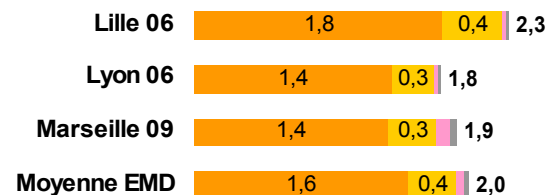
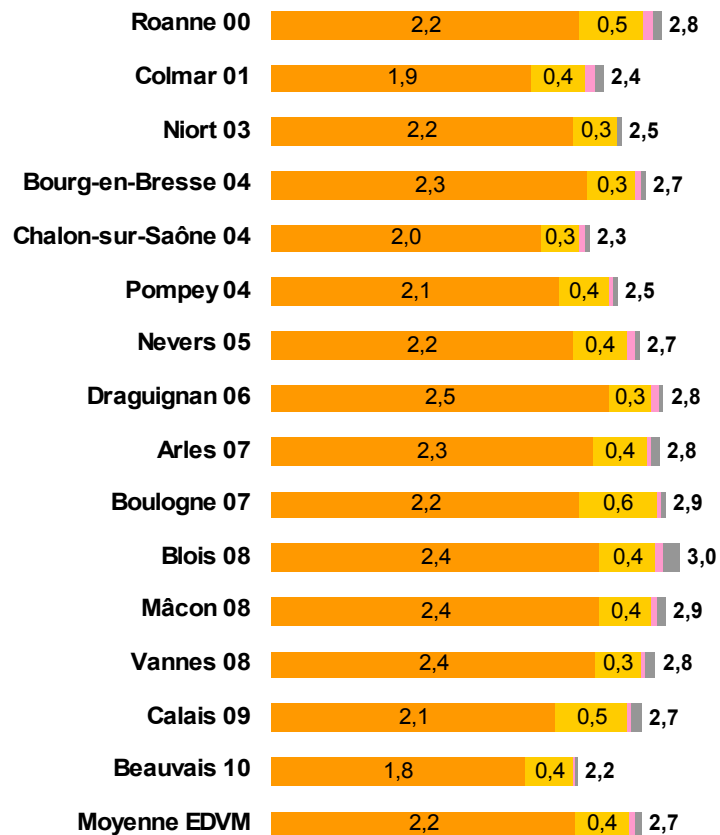
Les déplacements se font moins souvent à pied. Mais là aussi on observe de nettes différences selon les agglomérations. À Boulogne, 30 % des déplacements se font à pied, presque autant qu'à Lille ou Lyon. Les raisons en sont principalement une densité importante et un plus faible taux de motorisation. À Arles, la part de marché de la marche est également élevée (27 %) : outre la partie centrale d'Arles, la commune se compose de noyaux villageois relativement autonomes.

Au contraire à peine 16 % des déplacements des Niortais et 18 % des déplacements des Colmariens sont faits à pied.

Les transports collectifs sont également moins utilisés, en raison d'une offre moindre. Leur part de marché atteint tout de même 8 % à Pompey, les résidents utilisant principalement le réseau du PTU de Nancy. À Chalon-sur-Saône, Bourg-en-Bresse, Colmar ou encore Beauvais, les transports collectifs sont toutefois utilisés dans 6 % des déplacements.

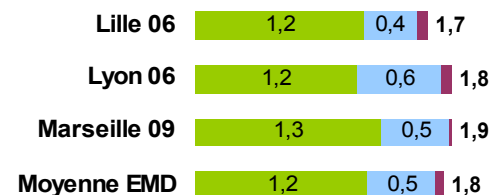
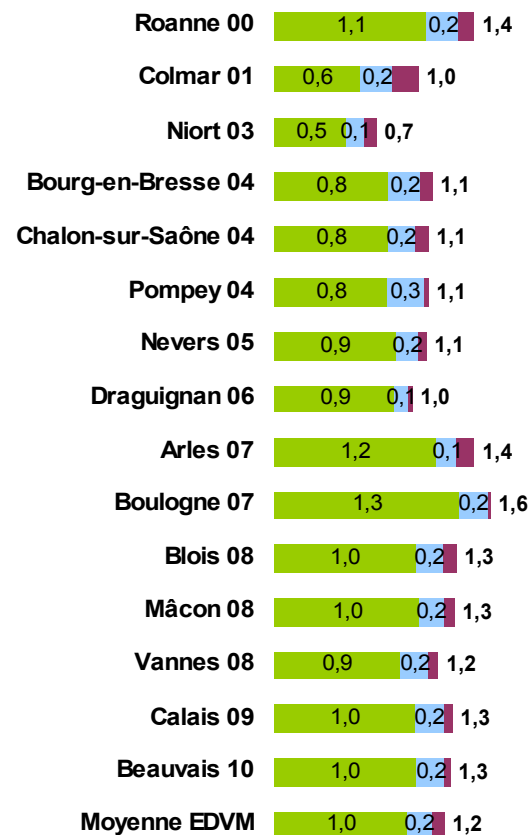
Contrairement aux deux modes précédents, la bicyclette est plus utilisée dans certaines agglomérations moyennes, comme Niort, Chalon-sur-Saône, Arles et Roanne, que dans les grandes agglomérations millionnaires, où la place de la bicyclette reste réduite. Le record étant atteint à Colmar, avec environ 5 % de part de marché pour le vélo, ce qui tient à une spécificité culturelle alsacienne que l'on observe par ailleurs dans la capitale régionale Strasbourg, où elle atteint 8 % sur le territoire de la communauté urbaine (d'après l'EMD du Bas-Rhin 2009).

### Mobilité modes individuels motorisés



■ VP conducteur      ■ VP passager  
■ Deux-roues motorisé      ■ Autre  
 Modes individuels motorisés

### Mobilité modes alternatifs

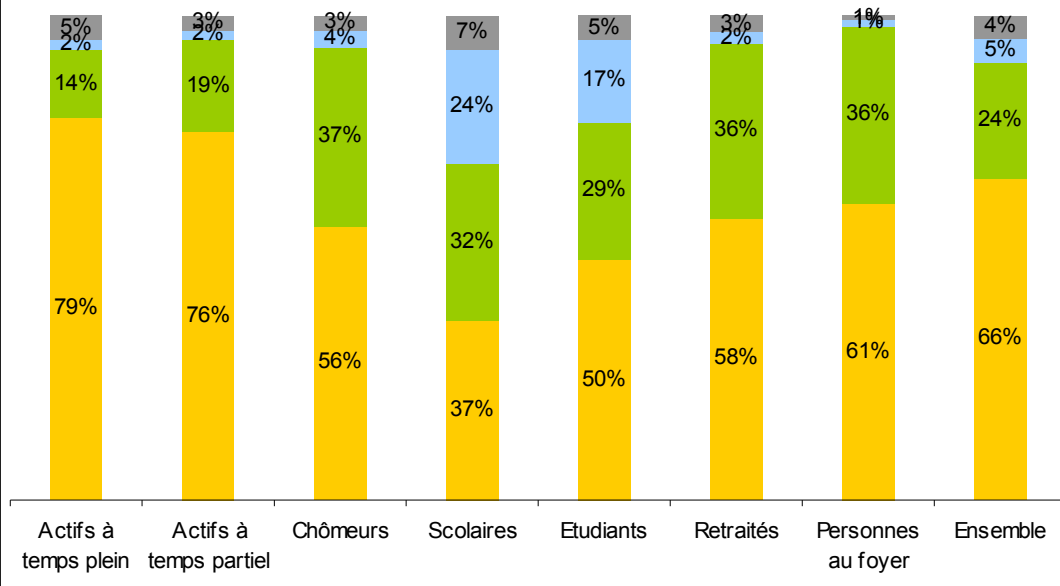


■ Marche      ■ Transports collectifs      ■ Bicyclette      ■ Modes alternatifs



### Répartition modale des déplacements selon le statut des personnes

#### Moyenne EDVM



### *En ville moyenne, la clientèle des TC est essentiellement une clientèle captive*

Les pratiques modales varient significativement selon l'occupation principale des personnes. La structure de la population d'une agglomération a donc une influence sur les parts modales.

Les actifs ayant un emploi ont le plus fort usage de l'automobile. Les raisons en sont multiples. Leur motorisation est évidemment plus importante que celles des scolaires et étudiants mais aussi que celle des retraités. Les seniors possèdent moins souvent le permis de conduire, surtout les femmes, même si l'on observe une réduction des écarts entre générations au fil du temps (d'après les résultats des EMD).

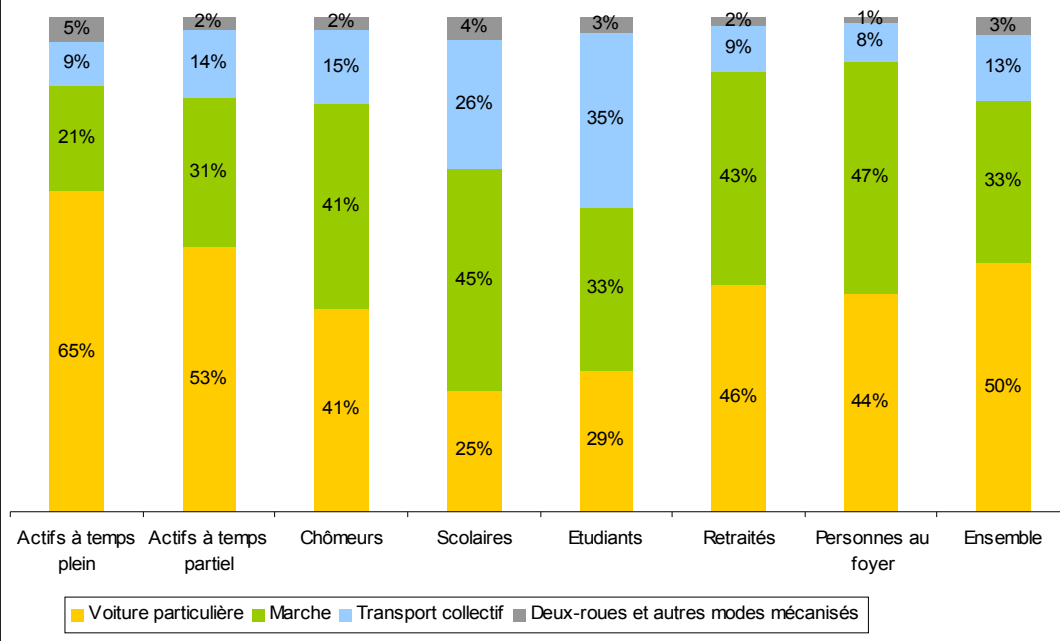
La localisation des lieux d'activité est également un facteur déterminant de l'usage des modes. Les distances domicile-travail sont généralement plus importantes que les distances domicile-école par exemple et sont donc davantage favorables à un usage de l'automobile. La carte scolaire, avec un maillage dense des écoles, collèges et lycées, favorise la proximité entre domicile et lieu d'étude, tandis que les emplois sont plus dispersés et certains territoires sont plus spécialisés (commerces dans les centres-villes, emplois industriels dans certains pôles par exemple).

En ville moyenne, les transports collectifs sont surtout utilisés par les scolaires et les étudiants, grâce notamment au ramassage scolaire pour les premiers et aux lignes de car et de TER interurbaines pour les autres. Contrairement aux grandes agglomérations, où les autres catégories de personnes utilisent les transports collectifs pour une part significative de leurs déplacements, en ville moyenne les usagers sont essentiellement captifs.

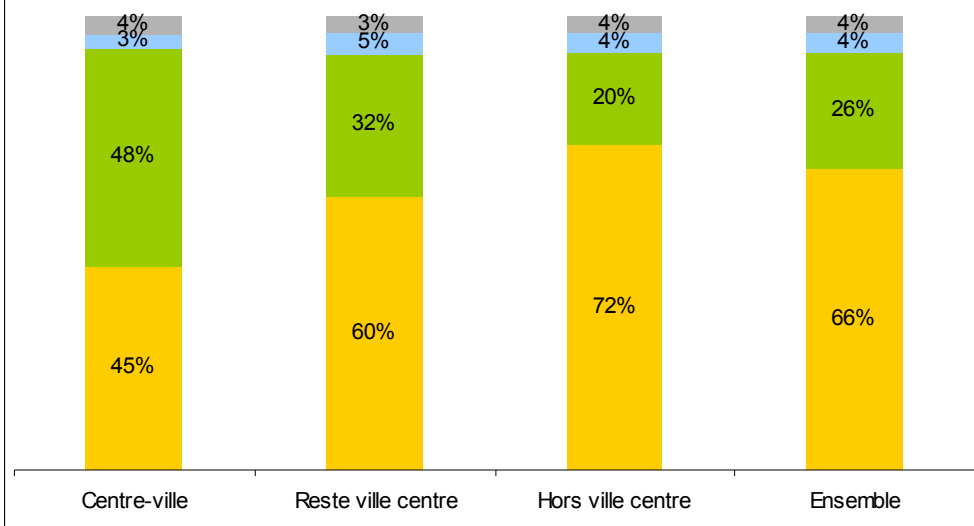
Les actifs avec emploi mis à part, la marche est généralement utilisée dans environ un tiers des déplacements en villes moyennes, avec un maximum chez les chômeurs et les personnes au foyer, dont les revenus peuvent expliquer un accès plus difficile à l'automobile, ainsi que chez les retraités.

### Répartition modale des déplacements selon le statut des personnes

#### Moyenne EMD



Répartition modale des déplacements selon le lieu d'habitat  
(Moyenne EDVM)



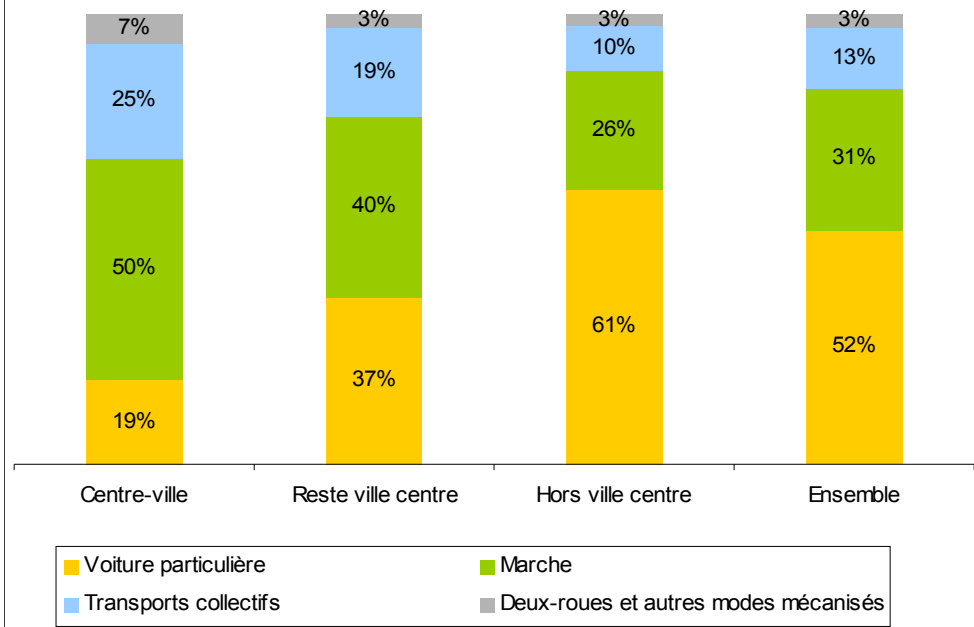
## La part de marché de l'automobile croît avec la distance du domicile au centre-ville

Alors que la mobilité individuelle est stable, la part de marché de l'automobile croît avec l'éloignement entre domicile et centre-ville. C'est le cas également dans les grandes agglomérations. Cela s'explique par des distances à parcourir plus importantes pour rejoindre les lieux d'activités et les services, souvent concentrés en centre-ville, ainsi que par une offre en transports collectifs moindre.

Cette croissance se fait au détriment de la marche. Dans l'ensemble des quinze villes moyennes, près de la moitié des déplacements des résidents des centres-villes sont effectués à pied, contre un tiers dans le reste de la ville centre et un sur cinq en dehors.

Contrairement aux grandes agglomérations, la part de marché des transports en commun reste stable mais faible, quelle que soit la localisation du domicile.

Répartition modale des déplacements selon le lieu d'habitat  
(Moyenne EMD)



Rappel : Les données présentées sur ce graphique compilent uniquement les résultats des EDVM de Niort, Draguignan, Arles, Boulogne, Mâcon, Calais et Beauvais.

## Les villes moyennes : des territoires peu propices à l'intermodalité ?

L'intermodalité est bien moindre dans les villes moyennes que dans les grandes agglomérations de comparaison. À peine 0,8 % des déplacements sont réalisés en utilisant plusieurs modes mécanisés, contre 5,6 % en moyenne dans les agglomérations millionnaires.

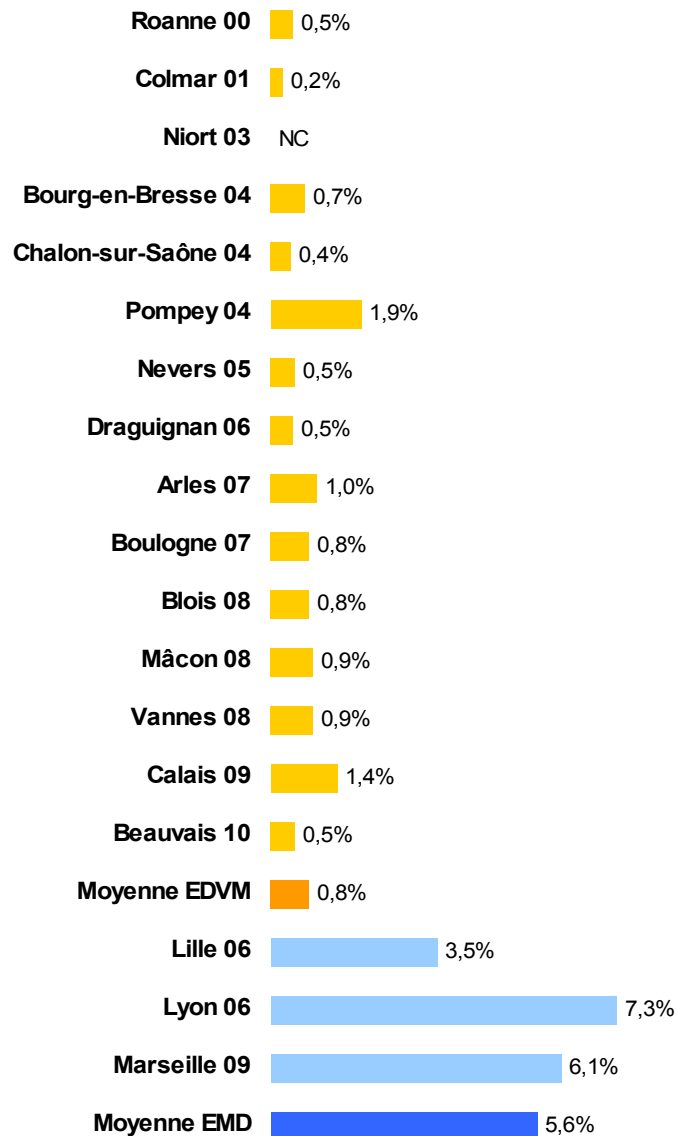
La pratique de l'intermodalité découle de la multiplicité des choix modaux offerts aux résidents des territoires pour réaliser leurs déplacements. Plus l'offre est importante et complémentaire, plus la part des déplacements empruntant plusieurs modes est grande.

Dans les agglomérations millionnaires, les déplacements intermodaux sont dans 82 % des cas des déplacements comprenant plusieurs trajets en transports collectifs, que ce soit au sein d'un même réseau (métro + bus par exemple) ou entre deux réseaux (car interurbain + bus). En ville moyenne cette part est seulement de 17 %, du fait de réseaux moins maillés utilisés essentiellement en trajets directs.

C'est donc bien l'offre en transport collectif qui explique la différence entre villes moyennes et grandes agglomérations. Si l'on exclut les correspondances TC + TC, l'intermodalité, qui associe alors essentiellement l'automobile et les transports collectifs, devient presque équivalente en ville moyenne (0,7 %) et en grande agglomération (1 %).

À Pompey et à Calais, l'intermodalité tient une place plus importante. À Pompey, ce phénomène est lié à l'appartenance d'une grande part du périmètre d'enquête au pôle urbain de Nancy, dont le réseau de transports collectifs est plus important que dans les différentes villes moyennes. À Calais, cela peut s'expliquer par le lien unissant cette ville aux agglomérations voisines (le taux de sortie du territoire d'enquête est relativement important à Calais), où l'offre en transports collectifs est développée.

### Part des déplacements intermodaux



Nota : Cet indicateur n'a pu être calculé pour l'enquête de Niort.

## En ville moyenne, on se déplace à peu près pour les mêmes raisons qu'en grande agglomération

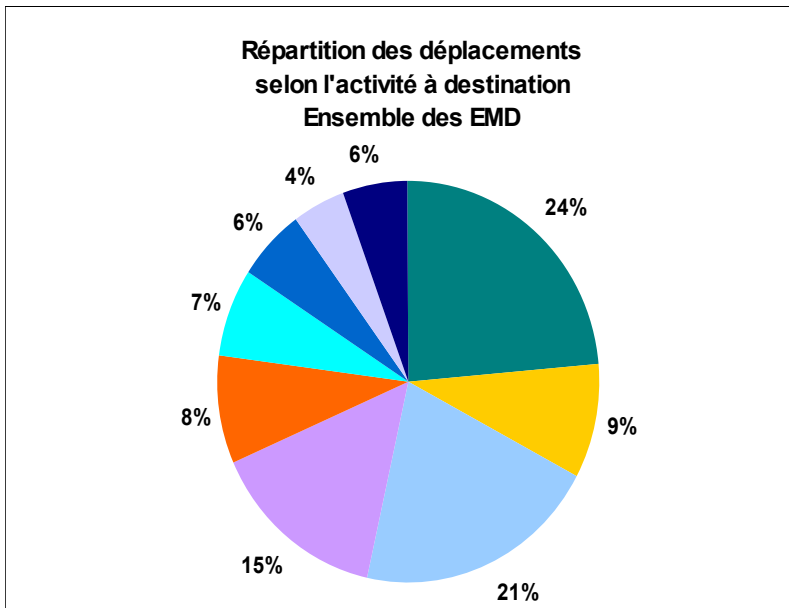
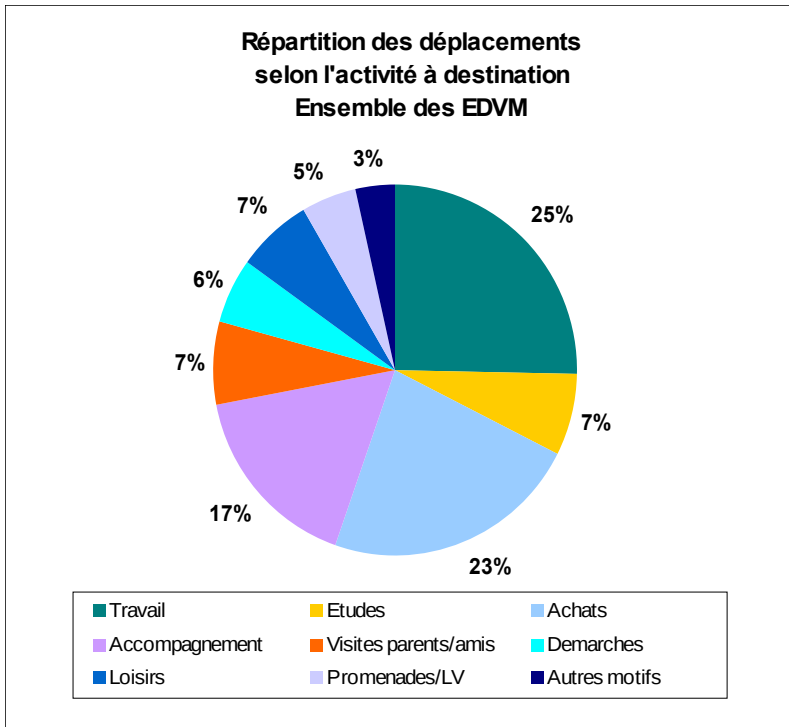
La répartition des activités hors domicile donnant lieu à des déplacements est similaire dans les villes moyennes et dans les grandes agglomérations. On se déplace globalement pour les mêmes raisons dans les deux cas. Si l'on exclut les retours au domicile, qui représentent environ 40 % des déplacements, on observe que 32 % des déplacements sont générés par des « motifs obligés » (travail et études) contre 68 % par des motifs qui ne le sont pas. Le rapport est quasi identique en grande agglomération.

Néanmoins, on observe des différences significatives entre ces deux types de territoires. Les déplacements liés aux études tiennent une place moins importante en ville moyenne, ce qui s'explique par le peu d'établissements d'enseignement supérieur présents sur ces territoires, à la différence des grandes agglomérations. Les déplacements liés à l'accompagnement et aux achats, qui sont les deux principaux motifs de déplacements non obligés occupent en revanche une place plus importante dans la mobilité quotidienne de semaine des résidents des villes moyennes.

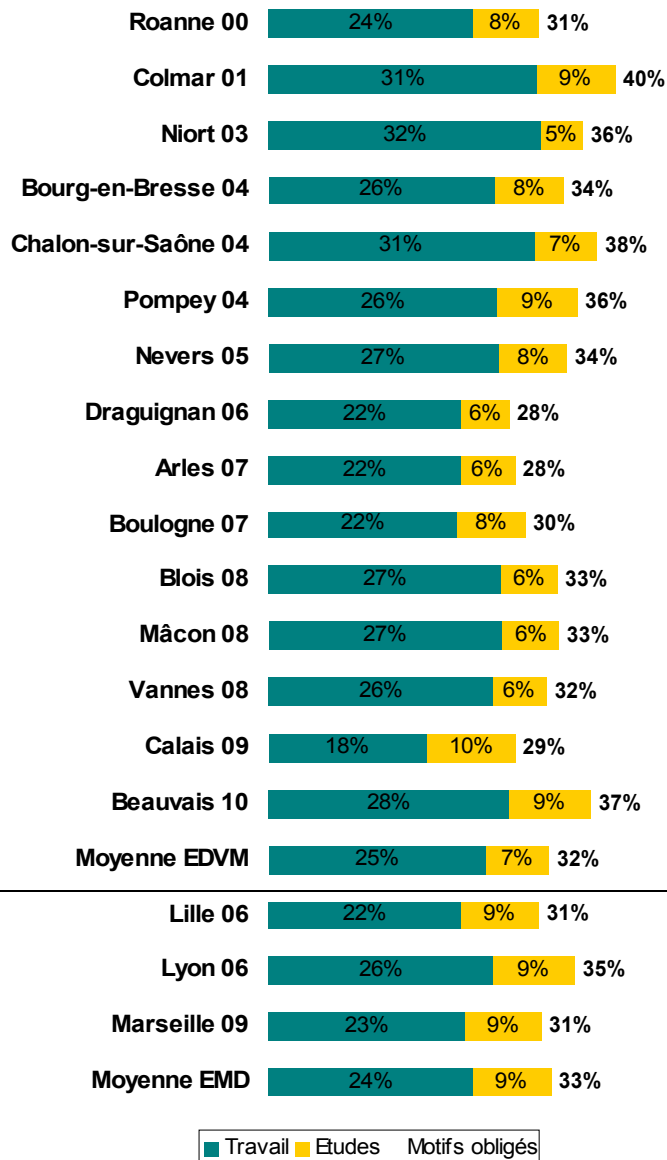
Comme pour la plupart des indicateurs observés, la similarité entre la moyenne des quinze EDVM et des trois EMD cache des disparités importantes, comme le montre la diapositive suivante.

La part des motifs obligés varie de seulement 28 % à Draguignan et Arles, où le taux d'actifs avec emploi est faible, à 40 % à Colmar, où il est maximal avec une part de scolaires et d'étudiants supérieure à la moyenne. Il en va de même à Chalon-sur-Saône et Pompey. À Beauvais, c'est surtout le taux de scolaires et d'étudiants qui explique la forte proportion de déplacements pour motifs obligés.

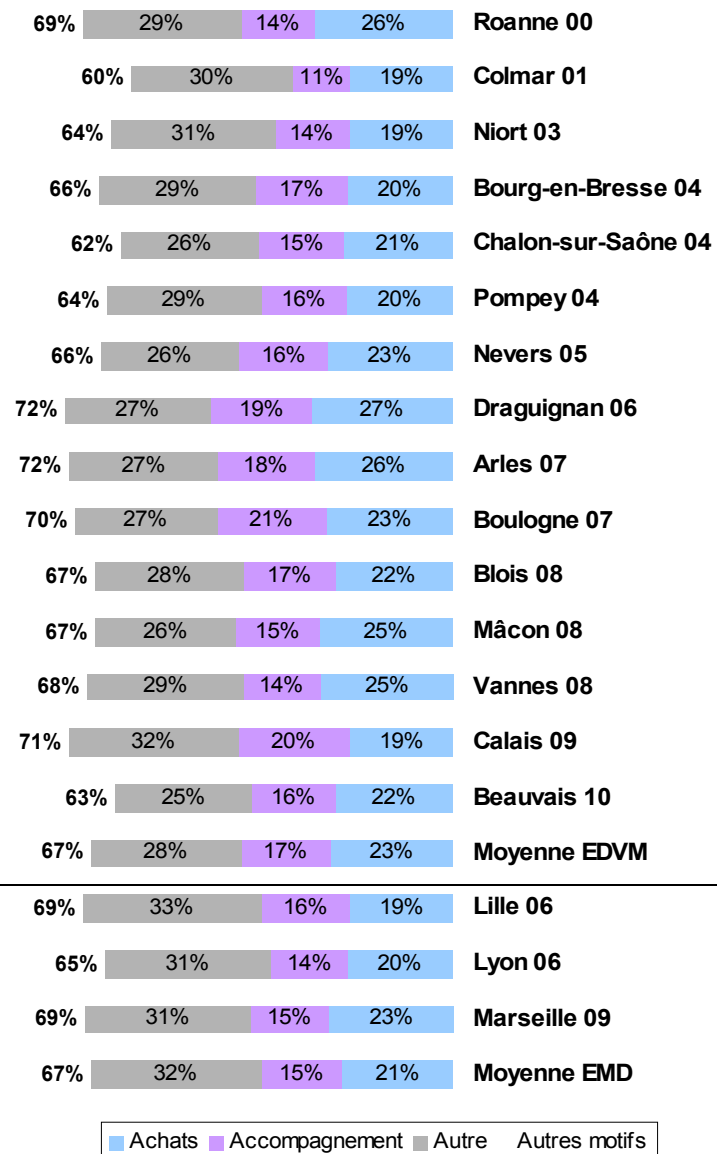
La composition sociale de la population des territoires explique donc la variation de la répartition des déplacements selon le motif.



**Répartition des déplacements  
selon l'activité à destination  
Motifs obligés**



**Répartition des déplacements  
selon l'activité à destination  
Autres motifs**



## *Le chaînage des déplacements en ville moyenne est souvent plus important lorsque la mobilité est grande*

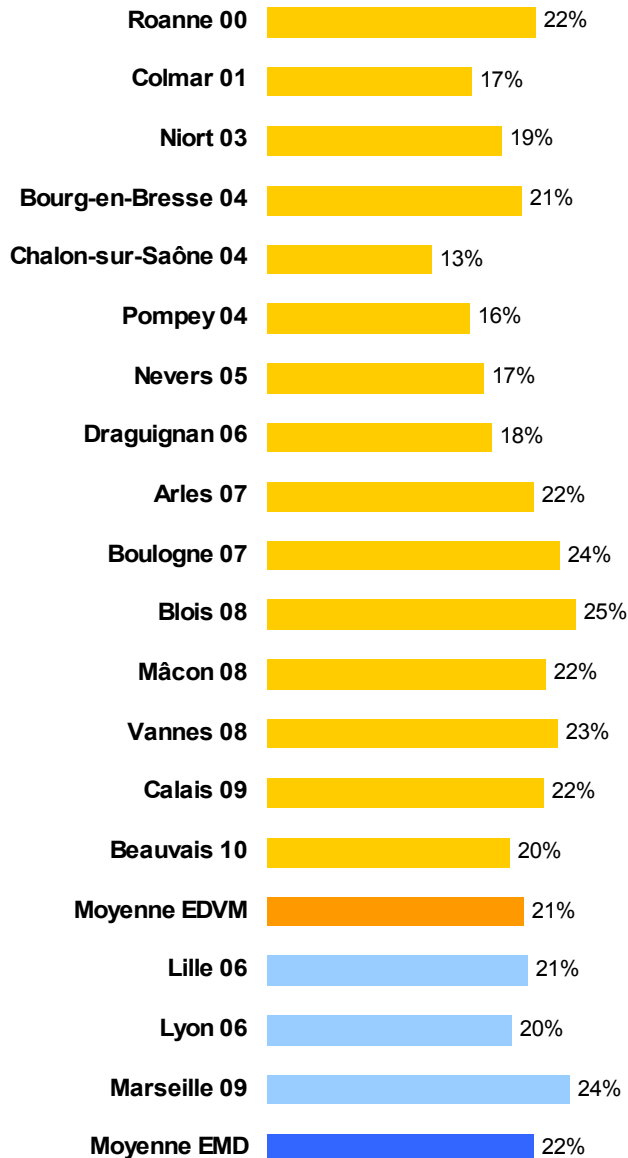
Le chaînage des déplacements consiste à enchaîner des déplacements sans retour au domicile entre deux déplacements. On mesure ce paramètre en utilisant l'indicateur « Part des déplacements secondaires », qui représente la part des déplacements qui n'ont le domicile ni comme origine ni comme destination.

Les déplacements secondaires tiennent globalement la même place en ville moyenne qu'en grande agglomération. Environ 21 % des déplacements des résidents des villes moyennes n'ont le domicile ni pour origine ni pour destination, contre 22 % en grande agglomération. En ville moyenne, on chaîne les déplacements ni plus ni moins, globalement, que dans les agglomérations millionnaires.

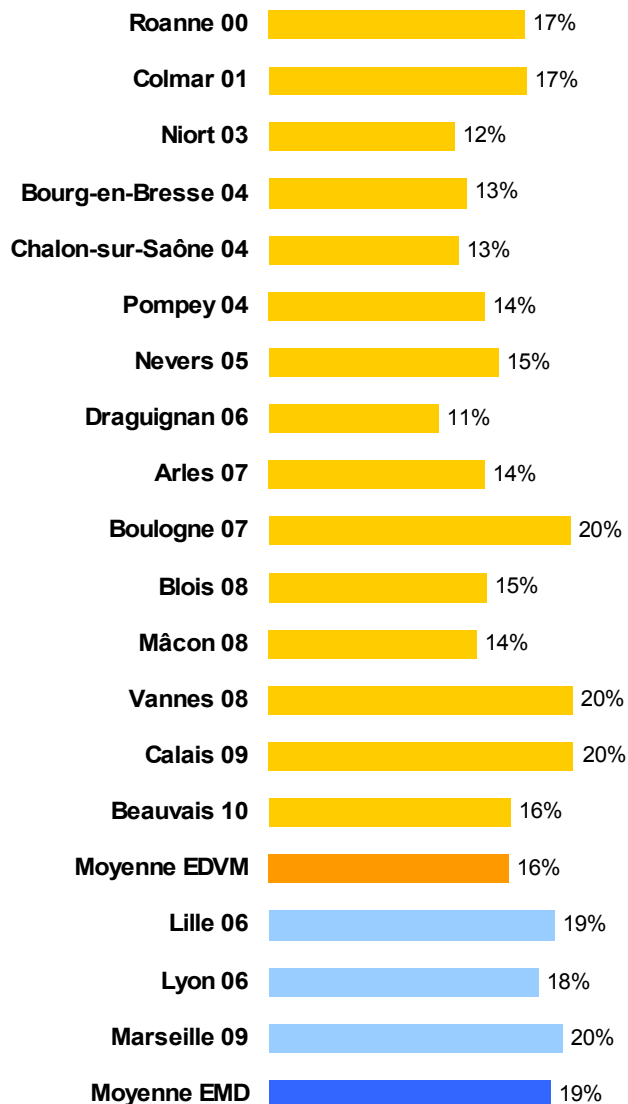
Néanmoins, cette apparente similarité masque des variations très importantes d'une ville moyenne à une autre, puisque ce taux varie presque du simple au double. À Chalon-sur-Saône, les déplacements secondaires forment à peine 13 % de la mobilité quotidienne contre 23 % à Vannes, 24 % à Boulogne et 25 % à Blois.

La forme de ce graphique est assez semblable à celle de la mobilité tous modes (page 43). Plus la mobilité est importante, plus la part des déplacements secondaires est grande. Lorsqu'elle est plus importante, la mobilité ne se traduit pas nécessairement par davantage de sorties du domicile. Ces déplacements supplémentaires peuvent s'enchaîner pour former des boucles de déplacements plus complexes.

### Part des déplacements secondaires



**Part des déplacements réalisés en tant que passager dans les déplacements automobiles**  
*Tous motifs*



**Le taux de remplissage des automobiles est plus faible en ville moyenne**

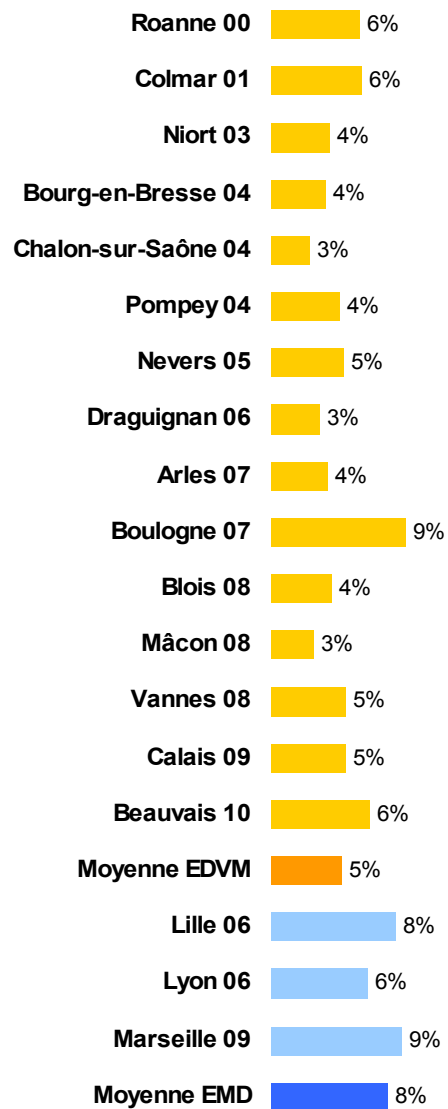
Nous avons vu qu'en ville moyenne, l'usage de l'automobile et sa part de marché sont bien plus importantes que dans les grandes agglomérations. En outre, la part des déplacements réalisés en tant que passager est généralement plus faible. En ville moyenne, on se déplace davantage en voiture et plus souvent seul dans ce moyen de transport.

Ce taux est différent selon le motif du déplacement. On est encore plus souvent seul dans son automobile lorsque l'on se rend sur son lieu de travail. En ville moyenne, 5 % des déplacements en automobile vers le travail sont faits en tant que passager contre 22 % pour l'ensemble des autres motifs (voir page suivante).

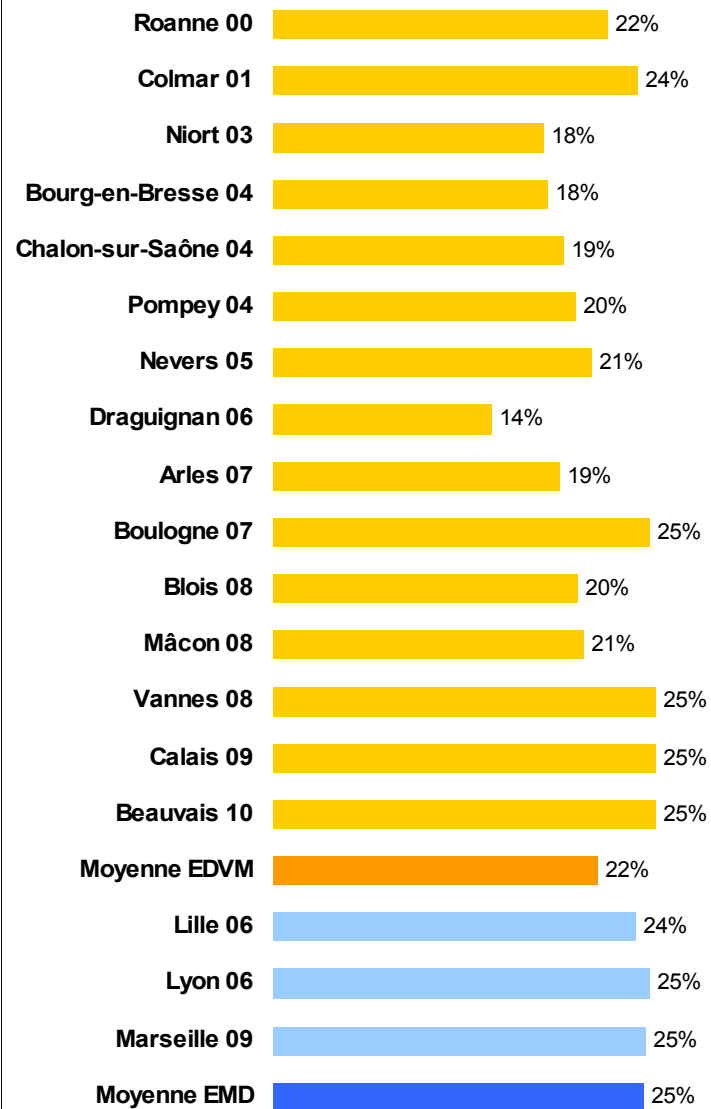
Si le taux de déplacements comme passager est souvent inférieur à 15 %, il est plus important dans certaines villes moyennes, notamment à Boulogne, Calais et Vannes, où il atteint 20 %. A Calais et Boulogne, la part des moins de 20 ans est bien supérieure à la moyenne, de même que celle des scolaires, comme à Vannes. Or les déplacements d'accompagnement concernent davantage les jeunes, notamment pour leurs déplacements vers les lieux d'étude ou pour des achats. À Calais et Boulogne, la part de l'accompagnement est maximale avec respectivement 20 et 21 % contre 17 % en moyenne.

*Note de lecture : À Roanne, 17 % des déplacements en automobile sont faits en tant que passager (graphique ci-contre). Ce taux n'est que de 6 % dans les déplacements vers le travail (premier graphique de la page suivante) alors qu'il atteint 22 % en moyenne pour les autres motifs (second graphique).*

**Part des déplacements réalisés en tant que passager dans les déplacements automobiles**  
*Motif travail*



**Part des déplacements réalisés en tant que passager dans les déplacements automobiles**  
*Autres motifs*





## *Les heures de pointe entre 7 h 30 et 8 h 30 et entre 16 h 30 et 17 h 30, comme en grande agglomération*

Enquête	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Période	Coefficient de pointe	Période	Coefficient de pointe
Roanne 00	7h10-8h10	8,2%	16h40-17h40	10,4%
Colmar 01	7h10-8h10	10,4%	16h40-17h40	10,4%
Niort 03	7h40-8h40	10,1%	16h40-17h40	11,1%
Bourg-en-Bresse 04	7h30-8h30	9,7%	16h10-17h10	11,3%
Chalon-sur-Saône 04	7h50-8h50	8,1%	16h20-17h20	10,9%
Pompey 04	7h30-8h30	9,7%	16h10-17h10	11,5%
Nevers 05	7h30-8h30	10,3%	17h00-18h00	10,5%
Draguignan 06	7h30-8h30	10,9%	16h20-17h20	11,4%
Arles 07	7h30-8h30	10,6%	16h10-17h10	10,6%
Boulogne 07	7h30-8h30	9,2%	16h10-17h10	11,2%
Blois 08	8h00-9h00	9,4%	16h20-17h20	11,0%
Mâcon 08	8h00-9h00	9,6%	16h20-17h20	12,6%
Vannes 08	7h10-8h10	8,2%	16h40-17h40	10,4%
Calais 09	7h30-8h30	9,4%	16h20-17h20	12,1%
Beauvais 10	7h40-8h40	13,4%	16h20-17h20	12,4%
Lille 06	7h30-8h30	9,6%	16h20-17h20	11,8%
Lyon 06	7h30-8h30	10,0%	16h20-17h20	10,7%
Marseille 09	7h40-8h40	9,1%	16h10-17h10	10,9%

Les heures de pointe du matin et du soir se situent à peu près au même moment dans les différentes agglomérations et ce, qu'elles soient moyennes ou grandes.

Le matin, l'heure de pointe débute entre 7 h 10 et 8 h selon les agglomérations, celle de l'après-midi entre 16 h 10 et 17 h.

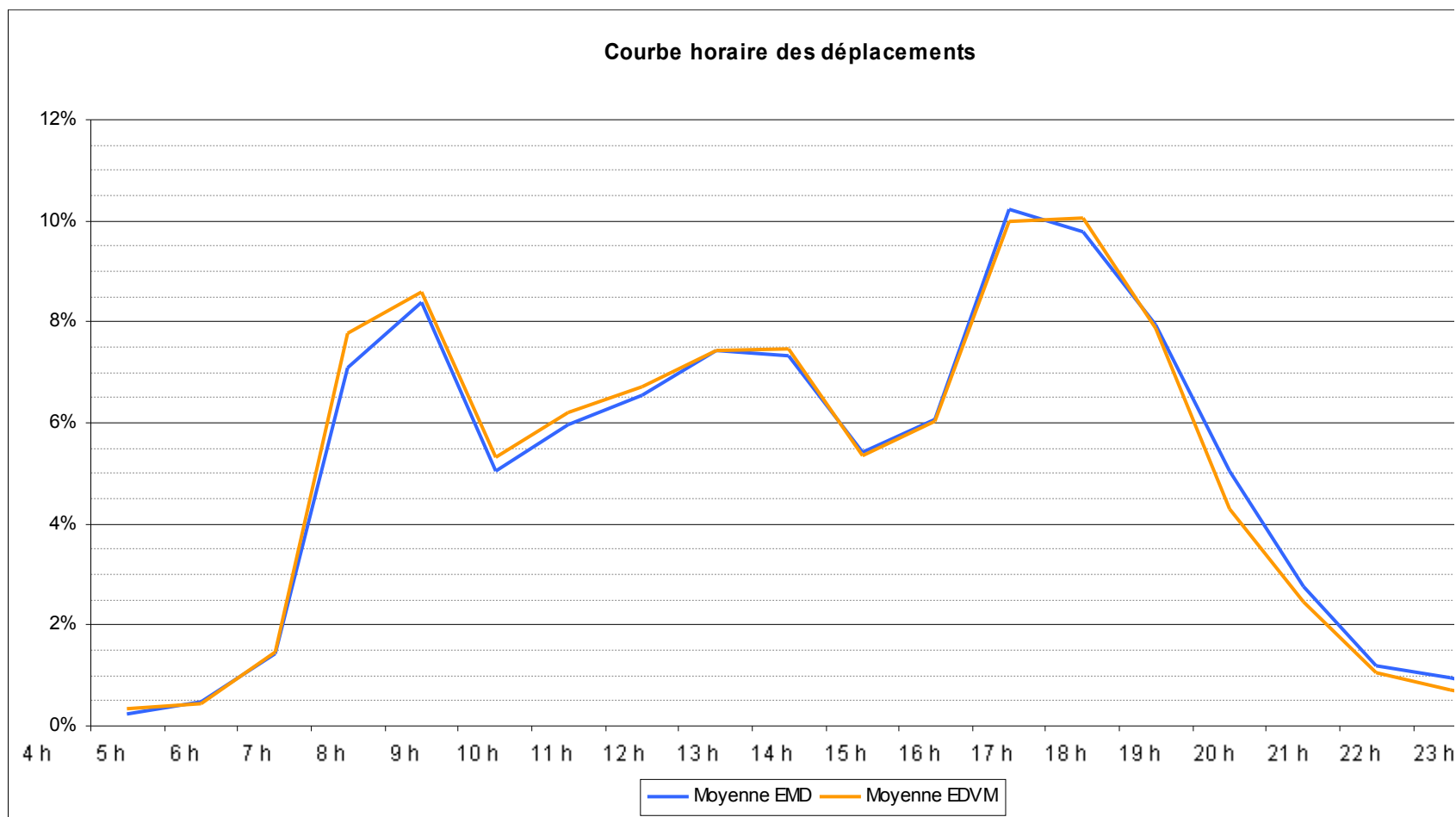
Ces similitudes s'expliquent par des modes de vie identiques, rythmés par le travail et l'accompagnement des enfants à l'école le matin, par la sortie du travail et de l'école le soir. Cela permet de vérifier l'analyse de la courbe horaire de la diapositive suivante.

Par ailleurs, on constate généralement que le coefficient de pointe\* du soir est plus important, 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.).

Là où ce constat ne se vérifie pas, dans les agglomérations de Beauvais et Colmar par exemple, on constate que la part des actifs est plus importante que la moyenne et que la part des déplacements secondaires est au contraire plus faible.

\* Le coefficient de pointe désigne la part des déplacements quotidiens réalisés durant la tranche horaire en question. A Roanne, 8,2 % des déplacements quotidiens sont faits entre 7 h 10 et 8 h 10, ce qui correspond à la période la plus chargée du matin.

## Des rythmes de vie semblables en villes moyennes et en grande agglomération



Contrairement aux idées reçues, la juxtaposition des courbes horaires des quinze EDVM et des trois EMD montre que les rythmes de vie et de déplacements sont bien les mêmes : il n'y a pas plus de déplacements entre midi et 2 heures en ville moyenne. Néanmoins, on peut supposer que sur cette plage horaire, il y a davantage de retours au domicile en ville moyenne et plus de déplacements liés aux achats et à la restauration hors domicile en grande agglomération.

# *Synthèse*

### **Un usage plus important de l'automobile en ville moyenne**

À mobilité équivalente, un résident des villes moyennes étudiées fait en moyenne un demi-déplacement en voiture de plus qu'un résident d'une grande agglomération.

La densité démographique plus faible et l'offre alternative moins développée expliquent cette spécificité.

### **Pour le reste, peu de différences significatives par rapport aux grandes agglomérations**

Hormis le rapport plus étroit à l'automobile, la mobilité en ville moyenne ressemble à la mobilité en grande agglomération :

- on s'y déplace autant, pour les mêmes raisons et selon les mêmes rythmes ;
- les résidents des centres marchent davantage que ceux de la périphérie ;
- les actifs avec emploi sont plus mobiles et utilisent davantage la voiture, alors que les retraités se déplacent moins mais proportionnellement davantage à pied.

### **Des pratiques variables selon les territoires**

Cette étude révèle les différences de mobilité entre les villes moyennes, en particulier d'usage des modes de transport, et met en évidence quelques uns de leurs déterminants : la den-

sité démographique, l'autonomie ou la dépendance des territoires vis-à-vis des pôles urbains extérieurs, le niveau de l'offre en transports collectifs, le niveau de vie de leurs résidents ou encore la structure démographique de la population.

### **Recommandations pour la réalisation des EDVM**

La mise en parallèle des résultats de mobilité de quinze enquêtes de déplacements en villes moyennes met en évidence la nécessité de travailler sur un périmètre correspondant véritablement à un bassin de vie.

Les EDVM de Roanne, où le périmètre d'enquête est trop petit par rapport au bassin de vie, ou de Pompey, territoire périphérique d'un grand pôle urbain, fournissent des résultats peu comparables aux autres agglomérations du fait que leur périmètre ne permet pas d'appréhender pleinement les pratiques de mobilité.

Au contraire, un territoire comme celui d'Arles, bien que son étendue le distingue des autres, correspond à une réalité sur le plan des institutions (territoire de SCoT), de la géographie (la Camargue) et des modes de vie.

Un périmètre d'enquête plus large que le bassin de vie est ainsi préférable à un périmètre trop restreint qui empêche de comprendre le fonctionnement du territoire à la bonne échelle.

# *Annexes*

**Déplacement** : Action pour une personne de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Les déplacements recensés sont effectués par les habitants du périmètre de l'enquête, y compris lorsqu'ils sortent et qu'ils rentrent.

**Mobilité** : Nombre de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de semaine (du lundi au vendredi).

**Activité** : Motif à destination d'un déplacement, à l'exception du domicile.

**Déplacement secondaire** : Déplacement réalisé entre deux lieux d'activité hors domicile, un déplacement travail-achat par exemple.

**Intermodalité** : Un déplacement est dit intermodal dès lors qu'il est réalisé en utilisant plusieurs modes de transport mécanisés.

**Heure de pointe** : Période horaire d'une amplitude de 60 minutes durant laquelle le nombre de déplacements est maximal.

**Coefficient de pointe** : Pour chaque heure de pointe, le coefficient de pointe associé est la part des déplacements réalisés durant cette tranche horaire dans l'ensemble des déplacements de la journée.

**Mode principal** : Un déplacement peut emprunter plusieurs modes de transport. Pour un tel déplacement, on ne retient qu'un seul mode, celui situé le plus haut dans la hiérarchie. Dans cette étude, la hiérarchie est la même que pour les EMD. Elle privilégie les transports collectifs.

Mode de transport	ordre de priorité
Transports collectifs	1
Autre (Taxi, avion...)	2
Voiture particulière (conducteur)	3
Voiture particulière (passager)	4
Deux-roues motorisé	5
Bicyclette	6
Autre (Roller, skate...)	7
Marche	8

Par exemple, un enfant est déposé en automobile par l'un de ses parents à un arrêt. Il se rend ensuite à l'école en car. Ce déplacement sera dit en transport collectif.

**Unité urbaine** : Ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupures de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La moitié au moins de la population de chaque commune doit se trouver dans cette zone bâtie. Les unités urbaines sont définies par l'Insee à l'occasion de chaque recensement. Si la zone bâtie se situe sur une seule commune, on parle de ville isolée, sinon, d'agglomération multicommunale.

**Pôle urbain** : Unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et n'appartenant pas à la couronne périurbaine d'un autre pôle .

**Couronne périurbaine** : Recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

**Aire urbaine** : Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne) dont au moins 40 % de la population résidente travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

*L'enquête déplacements villes moyennes « standard Certu », Guide méthodologique, Certu, mars 2010*

*L'enquête ménages déplacements « standard Certu », Guide méthodologique, Certu, mai 2008*

*Plans de déplacements urbains, Mieux se déplacer dans les villes moyennes, Certu, ADEME, Cete Sud-Ouest, septembre 2003*

Série de fiches « Déplacements en villes moyennes », publiées par le Certu en partenariat avec la FMVM et le CNFPT (en téléchargement gratuit sur le site du Certu). En particulier :

- *Les chiffres du transport public en villes moyennes*, mai 2008
- *Le stationnement en villes moyennes*, septembre 2009
- *Les pratiques tarifaires des transports publics en villes moyennes*, janvier 2010

Série de fiches « Mobilités et transports – Le point sur », publiées par le Certu (en téléchargement gratuit sur le site du Certu). En particulier :

- *Les déplacements vers le travail – Neuf vérités bonnes à dire*, septembre 2010
- *Les enquêtes déplacements par téléphone : mode d'emploi*, janvier 2010

*Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ?*, Certu, programme Acteur, juin 2004

[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## Principales caractéristiques des enquêtes

Enquête	Secteurs de tirage		Echantillon		
	Nombre	Surface moyenne (km <sup>2</sup> )	Ménages	Personnes	Déplacements
Roanne 00	25	4	1 666	1 997	8 428
Colmar 01	9	48	2 728	3 341	11 468
Niort 03	15	38	2 167	2 568	8 385
Bourg-en-Bresse 04	16	41	1 008	1 201	4 499
Chalon-sur-Saône 04	17	25	1 504	1 781	5 993
Pompey 04	16	9	1 506	1 904	6 722
Nevers 05	10	23	1 502	1 749	6 202
Draguignan 06	12	60	1 614	1 821	6 767
Arles 07	19	113	2 675	3 119	13 358
Boulogne 07	10	45	1 379	1 634	6 827
Blois 08	11	52	1 627	1 900	7 688
Mâcon 08	12	60	1 715	1 909	7 862
Vannes 08	18	48	2 576	3 000	11 880
Calais 09	14	49	2 128	2 518	9 105
Beauvais 10	8	39	1 148	1 346	4 534
<b>Moyenne EDVM</b>	14	43	1 796	2 119	7 981
Lille 06	57	11	6 965	8 990	36 244
Lyon 06	76	6	5 749	13 396	44 099
Marseille 09	54	11	4 196	9 591	32 924
<b>Moyenne EMD</b>	62	9	5 637	10 659	37 756

La méthodologie EDVM « standard Certu » impose un échantillon minimal de 160 personnes interrogées par secteur de tirage dont le nombre ne peut être inférieur à 8. L'échantillon minimal est donc de 1 280 personnes.

En pratique, l'échantillon réellement observé dépasse souvent ces valeurs. Plus il est élevé, plus les résultats sont fiables statistiquement à une échelle géographique plus fine.

Varié de 1 346 personnes interrogées à Beauvais à plus de 3 000 à Colmar, Arles ou Vannes, la taille moyenne de l'échantillon est d'environ 2 000 personnes.

Les échantillons dans les grandes agglomérations atteignent des valeurs comprises entre 9 000 personnes dans Lille Métropole et plus de 13 000 dans le Grand Lyon.

Ainsi, le taux d'échantillonnage moyen (rapport entre la taille de l'échantillon et la population du périmètre) est de 2 % en villes moyennes et 1 % dans les grandes agglomérations.

Il varie d'un peu plus de 1 % à Bourg-en-Bresse, Boulogne-sur-Mer et Calais à près de 3 % à Roanne, Colmar et Niort et même 5 % à Pompey.



## *Mobility in medium-sized cities – making use of the medium-sized town travel surveys 2000-2010*

Towns of 20,000 to 100,000 inhabitants and their urban areas are the living environment for close on a quarter of the French population. Just like major urban areas, they are concerned with the issues of urban development and mobility. Questions of mobility in these towns are all the more important since public transport networks are less well developed and more use is made of the car than in large urban areas.

In the early years of the 21st century, CERTU, with backing from CETE, set up a method for collecting data on mobility suitable for medium-sized towns. This method concerns urban areas of 100,000 inhabitants or less.

Between 2000 and 2010, fifteen surveys were carried out using this standard CERTU method.

The areas studied display a variety of socio-demographic and economic characteristics. And yet analysis of the results of these investigations brings out specific characteristics as regards travel in these medium-sized towns, in particular as far as mobility habits in urban areas of over a million inhabitants such as Lille, Lyon and Marseille are concerned.

This was the aim of this overview: to raise awareness of the factors determining mobility in medium-sized towns. .

## *La movilidad en las ciudades medianas – explotación de las encuestas desplazamientos ciudades medianas 2000-2010*

Las ciudades de 20.000 a 100.000 habitantes y sus aglomeraciones constituyen el marco de vida de cerca de un cuarto de la población francesa. Como las grandes aglomeraciones, se ven concernidas por las cuestiones de ordenación urbana y de movilidad. Los aspectos de movilidad están incluso más presentes, ya que las redes de transportes públicos están menos desarrolladas y el uso del automóvil es más importante que en las grandes aglomeraciones.

A principios de los años 2000, el CERTU, con el apoyo de los CETE, puso en marcha un método de recogida de datos de movilidad adaptado a las ciudades medianas. Este método se refiere a las aglomeraciones cuyo polo urbano no sobrepasa los 100.000 habitantes.

Entre 2000 y 2010, se realizaron quince encuestas según este método estándar CERTU.

Los territorios estudiados presentan características sociodemográficas y económicas variadas. Por tanto, el análisis de los resultados de estas encuestas permite poner de relieve particularidades en materia de desplazamientos en estas ciudades medianas, especialmente respecto a prácticas de movilidad en las aglomeraciones millonarias como Lille, Lyon y Marsella.

El objeto entero de este panorama es hacer conocer los determinantes de la movilidad en ciudades medianas .

Service technique placé sous l'autorité du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que se soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination-Maquettage couverture : service éditions Certu (Sylvaine Paris)

Dépôt légal : mars 2011

ISBN : 978-2-11-099559-9

ISSN : 0247-1159

Cet ouvrage est en téléchargement gratuit sur le site du Certu

Bureau de vente :

9 rue Juliette Récamier

69456 Lyon Cedex 06 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

Internet : <http://www.certu.fr>

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive. Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

Le Certu publie également les collections : Essentiel, Références, Rapports d'étude

Catalogue des publications disponible sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

centre d'études  
sur les réseaux,  
les transports,  
l'urbanisme,  
et les constructions  
publiques  
9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
téléphone : 04 72 74 58 00  
télécopie : 04 72 74 59 00

## La mobilité dans les villes moyennes

Exploitation des enquêtes villes moyennes 2000 - 2010

Les villes de 20 000 à 100 000 habitants et leurs agglomérations constituent le cadre de vie de près d'un quart de la population française. Tout comme les grandes agglomérations, elles sont concernées par les enjeux d'aménagement urbain et de mobilité. Les questions de mobilité y sont d'autant plus prégnantes que les réseaux de transports collectifs y sont moins développés et l'usage de l'automobile plus important que dans les grandes agglomérations.

Au début des années 2000, le Certu, avec l'appui des Cete, a mis en place une méthode de recueil des données de mobilité adaptée aux villes moyennes. Cette méthode concerne les agglomérations dont le pôle urbain ne dépasse pas 100 000 habitants, le périmètre de l'enquête pouvant lui-même les dépasser.

Entre 2000 et 2010, quinze enquêtes ont été réalisées selon cette méthode standard Certu.

Les territoires étudiés présentent des caractéristiques socio-démographiques et économiques variées. Pour autant, l'analyse des résultats de ces enquêtes permet de mettre en évidence des particularités en matière de déplacements dans ces villes moyennes, notamment au regard des pratiques de mobilité dans les agglomérations millionnaires telles que Lille, Lyon et Marseille. C'est tout l'objet de ce panorama que de faire connaître les déterminants de la mobilité en villes moyennes.

### | SUR LE MÊME THÈME

#### ■ L'enquête déplacements villes moyennes «standard Certu» – guide méthodologique

Certu, 2010

#### ■ Déplacements en villes moyennes – série de fiches

Certu/FMVM/CNFPT, 2008

en téléchargement gratuit sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat. Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

ISSN : 0247-1159  
ISBN : 978-2-11-099559-9